



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
zu dem **Referentenentwurf**
eines Gesetzes zur Änderung von
Vorschriften im Eisenbahnbereich
(EbRbG-E)



Stellungnahme der DB zum EbRbG-E

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn AG (DB) begrüßt den Grundansatz des Entwurfs eines Gesetzes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (EbRbG) mit dem Ziel der Rechtsbereinigung sowie klarer gesetzlicher Grundlagen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen.

Es ist nachvollziehbar und grundsätzlich unproblematisch, dass der neue Gesetzentwurf im Gegensatz zu dem ursprünglichen Vorschlag Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) ausspart und einem separaten Gesetzgebungsvorgang vorbehält. Mit Blick auf die Regelung in § 81 Abs. 2 ERegG besteht jedoch kurzfristiger Handlungsbedarf. Die aktuelle und bewährte Regelung zur praxis- und marktgerechten Befreiung von Wartungseinrichtungen von einem Teil der Regulierungsvorgaben läuft zum 31.12.2020 aus. Aus Sicht der Marktteilnehmer sollte eine unbefristete Geltung der Befreiungsregelung angeordnet werden. Wartungseinrichtungen im Sinne einer „Vollregulierung“ denselben Vorgaben zu unterziehen wie andere Serviceeinrichtungen, wäre nicht sachgerecht. Wartungseinrichtungen erfüllen in Deutschland nicht die Anforderungen regulierungsbedürftiger „wesentlicher Einrichtungen“ im Sinne der Regulierungsdoktrin. Dementsprechend sollten bestehende Handlungsspielräume gewahrt bleiben, um allen Marktteilnehmern weiterhin einen ökonomisch effizienten und flexiblen Marktauftritt zu ermöglichen, Innovationen zu fördern und Anreize für Investitionen zu setzen.

Die Mitte 2019 in Kraft getretene Durchführungsverordnung (EU) der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen reicht auch für die Regulierung von Wartungseinrichtungen völlig aus. Die betroffenen Unternehmen, die gerade die neuen europäischen Vorgaben implementiert haben, sollten nicht ab 01.01.2021 mit neuen Regelungen konfrontiert werden, die erneut erheblichem Aufwand verursachen.

In Ermangelung eines weitergehenden Regulierungsbedarfes und auch um den betroffenen Unternehmen und der Bundesnetzagentur den daraus resultierenden Verwaltungs- und Kostenaufwand zu ersparen, sollten die Ausnahme des § 63 ERegG erhalten und die Befristung in § 81 Abs. 2 ERegG bereits jetzt gestrichen werden. Im Bereich der Wartungseinrichtungen besteht ganz überwiegend hinreichender Wettbewerb und ist die Grundannahme des Gesetzgebers aus dem Jahr 2016 eines funktionierenden Marktes weiter zutreffend. Daher kann und sollte die in § 81 Absatz 2 ERegG enthaltene Befristung entfallen.

2. Zusammenfassung

Das inhaltliche Herzstück des neuen EbRbG-Entwurfs mit der weitgehenden Überarbeitung der Regelungen zu Schutzmaßnahmen im Bereich des Vegetationsmanagements ist insgesamt zu begrüßen, da sie notwendige Weiterentwicklungen und Klarstellungen enthält. So stellt die neu gefasste Vorschrift des § 24 AEG-E eine Verbesserung zu § 24 Absatz 1 AEG-E in der Vorgängerversion des Gesetzesentwurfs dar, da nun deutlich wird, dass die mit der Vegetation verbundene Verkehrssicherungspflicht für den betroffenen Bereich entlang der Gleise primär an das Grundstückseigentum anknüpft und nicht allein beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. beim Betreiber der Schienenwege zu verorten ist.

§ 24a AEG-E erweitert allerdings nicht nur die Befugnisse, sondern auch die Pflichten der Betreiber der Schienenwege. So werden diese für den in § 24 AEG-E aufgeführten Bereich von 50 Metern entlang der Gleise nun verpflichtet, im Rahmen ihres Vegetationsmanagements den heute auf den eigenen Grundstücken angewendeten Inspektionsstandard auch systematisch und flächendeckend auf Drittgrundstücke zu erweitern. Dabei handelt es sich in etwa um eine Verdoppelung der zu inspizierenden Flächen. Der damit verbundene personelle, administrative und

letztlich finanzielle Mehraufwand ist ganz erheblich. Insbesondere die Umsetzung einiger der vorgesehenen administrativen Vorgaben ist hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit und Durchführbarkeit und auch angesichts der Abweichungen im Vergleich zu der als Vorlage dienenden Vorschrift des § 11 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Frage zu stellen. Um die damit verbundenen Mehrbelastungen in einem angemessenen Rahmen zu halten, sind Anpassungen erforderlich.

3. Im Einzelnen

Zur Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Art. 1 des Entwurfs)

§ 6 Erteilen und Versagen der Unternehmensgenehmigung

Die vorgeschlagenen inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen in § 6 Absatz 5 bezwecken unter anderem die Schaffung einer Widerrufsmöglichkeit einer bereits erteilten Genehmigung, wenn sich zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Abgabe des Betriebs einer Eisenbahninfrastruktur geeinigt haben. Dieses Ziel wird mit der Entwurfsfassung nicht erreicht.

Die Widerrufsmöglichkeit soll nur dann gegeben sein, wenn eine Eisenbahninfrastruktur *"nach § 11 AEG abgegeben"* wird. § 11 AEG enthält jedoch keine Regelungen, unter welchen Voraussetzungen und zu welchen Bedingungen die Abgabe des Betriebs einer Eisenbahninfrastruktur an einen neuen Betreiber zulässig ist. Gem. § 11 AEG sind die öffentliche Bekanntmachung der Absicht der dauernden Betriebseinstellung, das Angebot für die Übernahme an einen interessierten dritten Betreiber und das erfolglose Führen von Verhandlungen über den Übergang des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur lediglich Zulässigkeitsvoraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde zur Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur.

§ 11 AEG enthält keine Regelung, dass der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ausschließlich im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens auf einen anderen Betreiber übergehen kann. Die Möglichkeit, dass der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur auch außerhalb eines Stilllegungsverfahrens unterbrechungslos an einen anderen Betreiber übergehen kann (Verpachtung/Verkauf/Gesamtrechtsnachfolge/Neuordnung von Geschäftsbetrieben in einem Konzern) wird durch das AEG nicht ausgeschlossen. Mit Blick auf den angestrebten Normzweck sollte § 6 Absatz 5 AEG eine Widerrufsmöglichkeit auch für diese Fälle eines Betreiberwechsels schaffen.

Wir schlagen daher vor, den Wortlaut wie folgt zu fassen:

„(5) Für jede Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 darf es nur eine Unternehmensgenehmigung geben. Wird eine solche Eisenbahninfrastruktur abgegeben oder nach § 11 AEG stillgelegt, so ist die Unternehmensgenehmigung des abgebenden oder stilllegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens für diese Eisenbahninfrastruktur aufzuheben. Im Falle der Abgabe darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Aufhebung wirksam geworden ist.“

§ 11 Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht

Korrespondierend zu den Ausführungen zu § 6 sollte zur Vermeidung von Missverständnissen die Überschrift wie folgt gefasst und die Worte *„Abgabe und“* ersatzlos gestrichen werden:

„§ 11 Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht“.

Durch die vorgeschlagene Änderung der Überschrift von § 11 AEG i.V.m. der vorgeschlagenen Formulierung zu § 6 Absatz 5 wird Rechtssicherheit dahingehend geschaffen, dass im Falle der bloßen unterbrechungslosen Übergabe von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen von einem Betreiber an einen anderen im Vergleich zu dauerhaften Betriebseinstellungen im Sinne des § 11 zwar formale Anforderungen für die Aufnahme und die Durchführung des Betriebs durch den übernehmenden Betreiber zu erfüllen sind, aber Erweiterungen beziehungsweise

Einschränkungen der Unternehmensgenehmigung des übernehmenden und abgebenden Betreibers gemäß § 6 AEG keine vorherige Stilllegungsgenehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde erfordern.

§ 12 Tarife und § 15 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Die Wörter „oder Auferlegungen“ in § 12 Absatz 3 Satz 2 und 3 sollten gestrichen werden. Die Formulierung „Auflage“ im bisherigen § 12 Absatz 3 AEG („Auferlegung“ im Entwurf) stammt als eigenständiges Institut aus der überholten Verordnung (EWG) 1191/69 (etwa Artikel 7 Absatz 1). Die einzigen beiden Instrumente zur Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der aktuellen Verordnung (EG) 1370/2007 hingegen sind (abschließend) der öffentliche Dienstleistungsauftrag (vgl. Art. 3 Absatz 1) und die Allgemeine Vorschrift (vgl. Art. 3 Absatz 2, 3). Beide Instrumente werden bereits vollumfänglich vom Begriff der „Vereinbarung“ in § 12 AEG erfasst, wie auch die Entwurfsbegründung zutreffend herausstellt: *„Vereinbarungen umfassen sowohl alle Verträge, einschließlich öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, als auch allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“* (S. 9 der Entwurfsbegründung). Der Begriff „Auflage“ bzw. „Auferlegung“ ist vor diesem Hintergrund obsolet und sollte – um Rechtsunsicherheiten vorzubeugen – ersatzlos gestrichen werden.

Aus demselben Grund sollte die Formulierung „oder Auferlegung“ in § 15 gestrichen werden.

§ 23 Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Die Fristverkürzung in § 23 Absatz 2 Satz 3 von sechs auf drei Monate begrüßen wir, da Verfahren so beschleunigt werden.

§ 24 Verkehrssicherungspflicht der Eigentümer

Die grundlegende Überarbeitung der ursprünglich vorgeschlagenen Regelungen zu Schutzmaßnahmen im Bereich des Vegetationsmanagements ist sachgerecht. Wesentlich ist dabei die jetzt erfolgte Klarstellung in § 24 AEG-E, dass die mit der Vegetation verbundene Verkehrssicherungspflicht für den betroffenen Bereich entlang der Gleise primär an das Grundstückseigentum anknüpft und nicht allein beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. beim Betreiber der Schienenwege verortet ist.

Die Erweiterung der Befugnisse des Betreibers der Schienenwege wird begrüßt. Die damit einhergehenden Pflichten auf dem in § 24 AEG-E aufgeführten Bereich von 50 Metern entlang der Gleise führen allerdings zu einer ungefähren Verdoppelung des bisherigen Inspektionsaufwands. Der hierdurch bedingte personelle, administrative und finanzielle Mehraufwand ist ganz erheblich. Insbesondere zur Reduktion des administrativen Aufwands bedarf es Nachbesserungen, die im Anschluss näher beschrieben werden.

Grundsätzlich sachgerecht ist die Regelung des § 24 aber auch insofern, da eine Pflicht des Eigentümers zum Schutz des Schienenverkehrs statuiert wird und somit auch bezogen auf Sichtflächen am Bahnübergang von diesen durch Vegetation keine Gefahr für den Schienenverkehr ausgehen darf. Zur Freihaltung der Sichtflächen am Bahnübergang besteht bereits für den jeweiligen Straßenbaulastträger – unabhängig vom Eigentum – eine öffentlich-rechtliche Pflicht gem. § 14 EKrG. Die Sichtflächen sind nach § 14 Absatz 3 Nummer 2 EKrG den Straßenanlagen zugeordnet und dienen aus kreuzungsrechtlicher Sicht den Straßenverkehrsteilnehmern zur Übersicht auf die Bahnstrecke mit dem Ziel, dass diese den Bahnübergang gefahrlos überqueren bzw. vor ihm anhalten können. § 24 AEG verfolgt demgegenüber den Schutz des Schienenverkehrs und stellt somit eine sinnvolle Ergänzung zu § 14 EKrG dar. Insofern bestehen die Pflichten nebeneinander; die Pflicht des Straßenbaulastträgers nach § 14 EKrG wird nicht aufgehoben. Zur Klarstellung wird daher angeregt, in § 24 AEG-E einen Satz 2 folgenden Inhalts aufzunehmen:

„§ 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

Die vorgenannte Ergänzung wird auch mit Blick darauf vorgeschlagen, dass die Pflicht des § 24 AEG in räumlicher Hinsicht auf einen Bereich „innerhalb eines Streifens von 50 Metern entlang der Gleise“ beschränkt ist, der sich mit der gesamten Fläche der Sichtfläche decken kann, aber nicht muss. Zum anderen bezieht sich § 24 AEG nur auf Gefahren durch „Vegetation“ und dabei schwerpunktmäßig auf Astbruch- und Baumsturzgefahren. In dem Vorgängerentwurf waren auch „Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene bauliche Anlagen“ vorgesehen.

Sofern daher am Bahnübergang eine Sichtbeeinträchtigung gegeben ist, die über den räumlichen und sachlichen Pflichtenkreis des Grundstückseigentümers nach § 24 AEG hinausgeht, greift ausschließlich § 14 EKrG seitens des Straßenbaulastträgers. Gegenüber Dritteigentümern kann der Straßenbaulastträger selbst nach den einschlägigen landesrechtlichen Vorschriften vorgehen.

§ 24 a Pflichten der Betreiber der Schienenwege

Mit der gewählten Formulierung für die amtliche Überschrift des § 24 a AEG „*Pflichten der Betreiber der Schienenwege*“, wird der Inhalt der Vorschrift nicht hinlänglich beschrieben. Zu den zusätzlichen Pflichten, die die Regelung den Betreibern der Schienenwege aufgibt, verleiht diese ihnen zugleich neue Befugnisse. Dies betrifft insbesondere das Betretungsrecht nach Absatz 2 sowie das Recht des Betreibers der Schienenwege nach Absatz 4, bei Gefahr im Verzug für die Sicherheit des Schienenverkehrs, Gefahrenbäume zu beseitigen. Um dies angemessen in der Überschrift abzubilden und Unklarheiten im Rahmen einer Normauslegung vorzubeugen, schlagen wir folgende Formulierung vor:

„§ 24 a Pflichten und Befugnisse der Betreiber der Schienenwege“.

1. Die in Absatz 2 Satz 2 aufgeführte ausdrückliche Vorgabe, dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks die Gelegenheit einzuräumen, bei Inspektionsmaßnahmen auf seinem Grundstück anwesend zu sein, ist nicht erforderlich und kann überdies in der Praxis zu unnötigen Irritationen und Differenzen mit dem betroffenen Personenkreis führen. Aus der Formulierung könnten betroffene Eigentümer für sich den irrtümlichen Anspruch ableiten, dass der Betreiber der Schienenwege die Terminierung der Inspektionsmaßnahme mit den Eigentümern abzustimmen habe. Dies ist angesichts der Größe des betroffenen Personenkreises administrativ und im Hinblick auf eine effiziente sowie kostenschonende Abwicklung der Inspektionsmaßnahmen nicht darstellbar. Um die quantitativen Dimensionen zu verdeutlichen, muss man berücksichtigen, dass der Kreis betroffener Eigentümer – z. T. aufgeteilt in Erbengemeinschaften – deutlich über 200.000 Personen umfasst. Mangels flächendeckenden Zugriffs auf die Grundbücher hat die DB Netz AG darüber hinaus keine wirtschaftlich vertretbare Möglichkeit, bei allen Drittgrundstücken zuverlässig herauszufinden, wer der jeweilige Eigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigte ist. Die Ermittlung von Eigentümern bei Katasterämtern ist nicht bundeseinheitlich geregelt und damit sehr kleinteilig und aufwendig.

Um diese gravierenden Hindernisse zu verringern, ist es angezeigt, den Satz 2 in Absatz 2 ersatzlos zu streichen. Die Referenzregelung in § 11 FStG sieht ebenfalls keine vorherige Anzeigepflicht von Inspektionsmaßnahmen vor. Dort ist lediglich vor der Durchführung von Beseitigungsmaßnahmen eine Anzeige an den Eigentümer erforderlich, vgl. § 11 Absatz 3 FStG. Dieser Anforderung wird in Absatz 4 Satz 3 bereits Rechnung getragen.

2. Es ist weder erforderlich noch nachvollziehbar, warum neben der in Absatz 3 Satz 1 geregelten Verpflichtung, allen Eigentümern eine Kopie der ihre Grundstück betreffenden Dokumentation auszuhändigen, die Eigentümer zusätzlich befugt sein sollen, die angefertigten Aufzeichnungen über das Grundstück auf Verlangen einzusehen. Denn die angefertigten Aufzeichnungen über das Grundstück sind in der Regel identisch mit der auszuhändigenden Kopie der Inspektionsdokumentation. Vor diesem Hintergrund ist es nicht gerechtfertigt, eine kostspielige Vorhaltung von personellen oder räumlichen bzw. systemtechnischen Vorkehrungen für eine Einsichtnahme zu fordern. Insbesondere wenn man bedenkt, dass es sich um

einen Kreis von deutlich über 200.000 Dritteigentümern handelt, stellt sich diese Vorgabe als nicht verhältnismäßig dar.

Unter dem Gesichtspunkt der angezeigten maßvollen Kostenbelastung für die Betreiber der Schienenwege und einer effektiven Gefahrenabwehr ist es ausreichend, dass der Betreiber der Schienenwege Dritteigentümer nur dann informiert, wenn er im Rahmen der regelmäßigen Inspektionsmaßnahmen konkrete oder perspektivische Gefahren durch sogenannte Gefahrenbäume (Satz 3) oder Sorgenbäume (Satz 5) feststellt.

Bei den in Absatz 3 Satz 1 und 2 aufgeführten Verpflichtungen handelt es sich nicht um Maßnahmen, die unmittelbar der Gefahrenabwehr dienen. Sie belasten die Betreiber der Schienenwege vielmehr auf unverhältnismäßige Weise, ohne dass damit ein Sicherheitsgewinn einhergeht. Dementsprechend schlagen wir folgende Formulierung für Absatz 3 vor:

„Der Betreiber der Schienenwege hat das Ergebnis der Inspektion nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren.

Soweit der Betreiber der Schienenwege konkrete Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation feststellt, hat er diese dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks unverzüglich anzuzeigen und ihn auf seine Verkehrssicherungspflicht hinzuweisen. Bei der Maßnahme nach Absatz 1 festgestellte zu fallende Bäume sind eindeutig und dauerhaft zu kennzeichnen. Der Betreiber der Schienenwege soll ferner auf Bäume hinweisen, bei denen eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch Umstürzen oder herausbrechende oder herabfallende Äste noch nicht besteht, aber bei denen aufgrund ihres Standortes, ihrer Wuchsform, ihres Gesundheitszustandes, erkennbarer Schäden im Bereich von Wurzel, Stamm oder Krone oder sonstiger erkennbare Schwächung durch äußere Faktoren oder Pathogene eine Gefährdung für die Sicherheit des Schienenverkehrs zu besorgen ist.“

3. Mit Blick auf die restriktive Formulierung (*„Bei Gefahr in Verzug [...] hat der Betreiber der Schienenwege [...] unverzüglich zu beseitigen.“*) in Absatz 4 Satz 1 ist zu bedenken, dass die nach den anerkannten Regeln der Technik (DB-interne Richtlinie 882 - Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle) jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen Momentaufnahmen darstellen. Damit ist nicht ein permanentes bzw. durchgehendes Monitoring der Vegetationsbestände in Echtzeit verbunden. Demzufolge kann selbstverständlich nicht sichergestellt werden, dass der Betreiber der Schienenwege bei jedem Zustand von *„Gefahr in Verzug“* - z. B. bei plötzlich auftretenden Starkwetterereignissen - die unverzügliche Beseitigung von Gefahrenbäumen auf Drittgrund sicherstellen kann. Gegenmaßnahmen aus betrieblicher Sicht von Seiten der Eisenbahn bestehen bei derartigen gefahrdrohenden Umständen z. B. darin, dass der Betreiber der Schienenwege Geschwindigkeitsreduzierungen oder die Einstellung des Eisenbahnbetriebs veranlasst.
4. Es liegt jedoch primär in der Verantwortung des Dritteigentümers für die Beseitigung von Gefahrenbäumen zu sorgen - erst recht, wenn zuvor nach Inspektion durch den Betreiber der Schienenwege ein entsprechender Gefahrenhinweis erfolgt ist. Insofern besteht die Gefahr, dass die Formulierung in Satz 1 zu unrealistischen und rechtlich nicht begründeten Erwartungen bei Privatpersonen und Behörden führt. Dass die in Satz 1 bezweckte Anforderung nicht als absolute Pflicht zu verstehen ist, geht im Übrigen auch aus der Begründung zu Absatz 4 hervor. Dort heißt es: *„Absatz 4 berechtigt Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Gefahr im Verzug die Gefährdung der Eisenbahnsicherheit durch umsturzgefährdete Gefahrenbäumen selbst zu beseitigen.“*

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen und in Anlehnung an die Referenzregelung in § 11 FStrG schlagen wir daher vor, Satz 1 zu streichen und Satz 2 wie folgt zu formulieren:

„Bei Gefahr in Verzug für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume hat der Eigentümer oder Besitzer die Beseitigung dieser Bäume durch den Betreiber der Schienenwege zu dulden und dem Betreiber der Schienenwege die durch die Beseitigung entstandenen notwendigen Kosten zu erstatten.“

Im darauffolgenden Satz muss es dann „Satz 1“ statt „Satz 2“ heißen.

5. Zu Ziffer 4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist anzumerken, dass mit der in § 24 a AEG-E neu eingeführten Verpflichtung der Betreiber der Schienenwege, den Baumbestand in dem in § 24 genannten Bereich systematisch zu sichten – auch wenn es Vegetation auf Drittgrund betrifft – ein bedeutender zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zukommt. Bislang erstreckte sich die auf die interne Richtlinie 882 basierende Pflicht und Praxis der DB Netz AG – Bäume durch Inaugenscheinnahme aus der Nähe zu inspizieren – nur auf den Bestand auf DB-Grundstücken. Eine Inspektion von potenziell gefahrerhöhender Vegetation auf Drittgrundstücken erfolgt unter Berücksichtigung der primären Verkehrssicherungspflicht des betroffenen Eigentümers heute grundsätzlich nur, soweit die Inspektion ohne Betreten des Grundstücks Dritter möglich ist oder ein Betretungsrecht für das betreffende Grundstück ausdrücklich vereinbart wurde. Daher hat diese bisherige, den anerkannten Regeln der Technik entsprechende Sichtung von Vegetation auf Drittgrundstücken nicht die Tiefe und Intensität, wie sie nun in § 24 a AEG-E vorgegeben wird.

Die in der Begründung vertretene These, es sei von einem „geringen“ Erfüllungsaufwand auszugehen, weil die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet seien, Freischnitte entlang aller Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen, auch wenn die Grundstücke, von denen die Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehen, trifft daher nicht zu.

Allein für die DB Netz AG hätte die Umsetzung der geplanten Regelungen einen Mehraufwand von jährlich ca. 10 Mio. Euro zur Folge. Ein Anteil von 70 Prozent entfällt dabei auf die Verdoppelung der künftig nach einem höheren Inspektionsstandard zu untersuchenden Flächen im Dritteigentum. Die übrigen 30 Prozent sind für die administrativen Begleitmaßnahmen zu veranschlagen. Insbesondere die Ermittlung und fortlaufende Aktualisierung des Datenbestandes für Flächen im Dritteigentum würde sich mangels zentralen Zugriffs auf die Katasterdaten für hunderttausende Flurstücke im Dritteigentum sehr aufwendig gestalten. Ein erheblicher personeller und zeitlicher Aufwand wird auch aus der Verfolgung von Ersatzansprüchen aus der Beseitigung von Gefahrbäumen auf Drittgrund erwachsen. Hier ist zum Teil mit langwierigen Rechtsverfahren und Forderungsausfällen durch fehlende Solvenz von Waldeigentümern zu rechnen. Die wirtschaftliche Lage der privaten Waldeigentümer ist häufig aufgrund der durch den Klimawandel verursachten Waldschäden (z. B. Dürre, Borkenkäfer) ohnehin schon sehr angespannt.

Vor diesem Hintergrund bitten wir dringend darum, durch die vorgeschlagenen Anpassungen des zur Stellungnahme gestellten Entwurfs die Belastungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die geplante Neuregelung des § 24 a AEG-E möglichst gering zu halten. Ein Schlüssel liegt darin, den administrativen Begleitaufwand – wie vorstehend vorgeschlagen – auf das absolut notwendige Mindestmaß zu reduzieren.

Zur Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (Artikel 2 des Entwurfes)

Nach § 3 Absatz 4 und § 4 Absatz 6 des BEVVG-E sollen Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur künftig für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen direkt und ohne eine entsprechende Gebührenverordnung Gebühren und Auslagen erheben dürfen. Diese sollen im Einzelfall an Hand des mit dieser Leistung verbundenen Verwaltungsaufwandes und des wirtschaftlichen Wertes, der Bedeutung oder des sonstigen Nutzens dieser Leistung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners festgesetzt werden.

Die Regelung dürfte insgesamt mangels Festlegung der gebührenpflichtigen Tatbestände in einer Verordnung zu unbestimmt sein. Jedenfalls aber ist der Bezug auf den sonstigen Nutzen der Leistung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse

des Gebührenschuldners problematisch. Bei diesen Kriterien wird die Gebührenhöhe von Kriterien abhängig gemacht, die letztlich eher zufällig im Einzelfall vorliegen oder nicht. Abgesehen davon dürften der „sonstige“ Nutzen wie auch die „wirtschaftlichen Verhältnisse“ kaum hinreichend klar bestimmbar sein, um damit die Gebührenhöhe zu definieren.

Die Regelung sollte daher ersatzlos gestrichen werden.

Zur Änderung des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz (Artikel 6 des Entwurfs))

Es wird angeregt, in § 2 Absatz 2 Nummer 5 Bundeswaldgesetz-E den zu engen Begriff der „Gleisanlagen“ durch den passenderen Terminus „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ zu ersetzen

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen auf Betriebsanlagen der Eisenbahn.“