

Stellungnahme

Referentenentwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (EbRbG)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
1. Verschlechterung der Kostenstruktur des Schienenverkehrs durch erheblichen Mehraufwand	4
2. Abschätzung des Aufwand-Nutzen-Verhältnisses für Werk- und Anschlussbahnen	4
3. Auslaufen der Regelungen zur Befreiung von Wartungseinrichtungen zum 31.12.2020	5
Über den BDI	6
Impressum.....	6
Beteiligte BDI Gremien.....	6

Vorbemerkung

Der BDI begrüßt ausdrücklich die durch den vorliegenden Entwurf angestrebten Verklarungen im Eisenbahnrecht sowie die Schaffung neuer Rechtsgrundlagen im Bereich der Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen in Anlehnung an die Regelungen im Straßenbereich. Dies gilt insbesondere für die an das Grundstückseigentum gekoppelte Verkehrssicherungspflicht sowie die Befugnisse der Betreiber der Schienenwege zur Betretung von Drittgrundstücken zum Zweck der Vegetationsinspektion und zur etwaigen ersatzpflichtigen Ergreifung von Maßnahmen der Vegetationskontrolle bei Gefahr im Verzug.

Schienenwege stellen für zahlreiche Industriebranchen das güterverkehrliche Rückgrat der Produktion dar und zählen als solche zu den Lebensadern unserer Volkswirtschaft. Auch deshalb sind die Schienenwege bestmöglich gegen mit extremen Naturereignissen verbundenen Risiken zu schützen. Gleichwohl gilt der Grundsatz, dass überbordende, nicht sachgerechte Aufwände sowohl bei der Vegetationskontrolle (vgl. Pkte. 1 und 2) als auch im Bereich der Wartungseinrichtungen (vgl. Pkt. 3) vermieden werden sollten. Sinnvoll sind erforderliche und in der Praxis durchführbare Vorgaben, wie sie der vorliegende Entwurf ganz überwiegend enthält.

1. Verschlechterung der Kostenstruktur des Schienenverkehrs durch erheblichen Mehraufwand

Mit der geplanten Erweiterung der Pflichten der Betreiber von Schienenwegen nach § 24a AEG-E ergibt sich ein erheblicher administrativer und finanzieller Mehraufwand.

Die Betreiber von Schienenwegen sollen künftig im Bereich von 50 Metern entlang der Gleise dazu verpflichtet werden, im Rahmen ihres Vegetationsmanagements, den heute auf den eigenen Grundstücken angewendeten Inspektionsstandard auch systematisch und flächendeckend auf Drittgrundstücke zu erweitern. Die mit § 24a verbundenen hohen administrativen Vorgaben sind allerdings nicht nur aufwendig und teils kaum durchführbar, auch ihre Erforderlichkeit ist in einzelnen wenigen Punkten zu hinterfragen.

In gesamtwirtschaftlicher Perspektive ist nicht auszuschließen, dass Kostensteigerungen, die durch den erheblich erhöhten Aufwand entstehen, auch an die Kunden des Verkehrsträgers weitergegeben werden. Dies steht in Gegensatz zu den politischen Bemühungen, die Kosteneffizienz des Verkehrsträgers Schiene zu verbessern.

Um Belastungen für die EIU gering zu halten, sollte der administrative Begleitaufwand das notwendige Maß nicht überschreiten. Dies kann erreicht werden durch Anpassungen in Bezug auf (1.) die in Satz 2 Absatz 2 vorgesehene Anzeigepflicht von Inspektionsmaßnahmen, (2.) die in Absatz 3 Satz 1 geregelte Befugnis der Eigentümer, neben der Inspektionsdokumentation auch die angefertigten Aufzeichnungen einzusehen und (3.) die in Absatz 4 Satz 1 vorgesehene Anforderung einer stets unverzüglichen Beseitigung von Gefahrenvegetation auf Drittgrund, die zu unrealistischen und rechtlich nicht begründeten Erwartungen bei Privatpersonen und Behörden führen kann.

2. Abschätzung des Aufwand-Nutzen-Verhältnisses für Werk- und Anschlussbahnen

Nicht hervor geht aus der vorliegenden Gesetzesbegründung, inwieweit in Bezug auf den Mehraufwand, der auch den Betreibern von Anschluss- und Werkbahnen, soweit diese unter das AEG fallen, durch die vorgesehenen Vorgaben im Bereich der Vegetationskontrolle entstehen, eine Abschätzung hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit in Bezug auf die erwartbaren Sicherheitsgewinne stattgefunden hat.

Im Bereich der Werk- und Anschlussbahnen wird regelmäßig mit nur geringen Geschwindigkeiten gefahren und es findet dort kein Personenverkehr statt. Insbesondere sind diese kurzen Streckenabschnitte in der Regel nicht elektrifiziert.

Bei Anschlussbahnen, die beispielsweise durch Waldgebiete führen, würde der Betreiber durch die Neuregelung womöglich de facto dazu verpflichtet, durch eine Art Baumkataster umfänglich auch den Vegetationsbestand auf Grundstücken Dritter zu erfassen und zu bewerten. Weiter sind in deutlich höheren Ausmaß Verkehrssicherungspflichten gegenüber Dritten vorgesehen, bei deren Nichterfüllung der Betreiber eingreifen und die Kosten der Gefahrenbeseitigung zurückfordern muss. Zu dem hohen Aufwand kommt eine steigende Wahrscheinlichkeit in Bezug auf Rechtsstreitigkeiten hinzu.

Eine normrechtfertigende Abschätzung, die das Nutzen-Aufwand-Verhältnis insbesondere für Werk- und Anschlussbahnen betrachtet und Ausnahmen im Bereich von EIU gemäß Absatz § 5 Abs. 1a Nr. 2 AEG und § 3 Abs. 2 AEG prüft, ist aus Sicht des BDI wünschenswert und sollte im Rahmen der Gesetzesbegründung nachholend, mindestens aber zukünftig dargestellt werden.

3. Auslaufen der Regelungen zur Befreiung von Wartungseinrichtungen zum 31.12.2020

Entgegen einer früheren Fassung des vorliegenden Referentenentwurfs soll im Rahmen des EbRbG-E von Änderungen des ERegG abgesehen werden. Die Überarbeitung des ERegG soll vielmehr separat erfolgen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die aktuell gültige und bewährte Regelung zur praxis- und marktgerechten Befreiung von Wartungseinrichtungen von einem Teil der Regulierungsvorgaben im Bereich der Vegetationskontrolle nach § 81 Abs. 2 ERegG bereits zum 31. Dezember 2020 ausläuft. Hier besteht kurzfristiger Regelungsbedarf und deshalb sollte bereits in dem vorliegenden Gesetzesentwurf die unbefristete Geltung der Befreiungsregelung aufgenommen werden – auch wenn andere im Ursprungsentwurf noch vorgesehene Änderungen des ERegG ausgespart bleiben.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler

Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jonas Fritz
Referent
T: +493020281528
J.Fritz@bdi.eu

Beteiligte BDI Gremien

BDI-Arbeitskreis Schienengüterverkehr

BDI Dokumentennummer: D 1270