

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich  
(Stand: 14.06.2019)**

2. August 2019

Ihre Nachricht vom: 17.06.2019 (E-Mail)  
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrte Frau Dr. Martin,

wir danken Ihnen recht herzlich für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich nach dem Stand vom 14.06.2019. Gerne äußern wir uns dazu wie folgt:



**Zum Vorblatt, A Problem und Ziel:**

Der neue § 24 AEG-E sieht Schutzmaßnahmen in Bezug auf mögliche vegetationsbedingte Beeinträchtigungen von Eisenbahngrundstücken vor. „Durch die Regelung des § 24 AEG sollen insbesondere von Privatgrundstücken ausgehende vegetationsbedingte Störungen des Betriebsablaufs verringert werden. Die bereits in § 4 AEG geregelten Sicherheitspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen aufgrund der besonderen Bedeutung der Vegetationskontrolle hervorgehoben werden (Vorblatt Seite 1).

Bereits an dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass sich die Sicherheitspflichten der Eisenbahnen nach § 4 AEG einzig auf den eigenen Bereich – namentlich auf die sichere Betriebsführung – beziehen. Die Sicherheitspflichten nach § 4 AEG erfassen hingegen keine Gefahren und Störungen von außen, namentlich keine von Nachbargrundstücken ausgehenden Beeinträchtigungen. Diesbezüglich liegt die Verantwortung beim jeweiligen Grundstückseigentümer bzw. -besitzer.

**Zum Vorblatt, B Lösung, 2. Absatz:**

Wir regen an, die Wörter „Mit diesem Gesetz zur Neuregelung des § 24 AEG“ durch die Wörter „Mit der Neuregelung in § 24 AEG“ zu ersetzen. Eine „Neuregelung des § 24 AEG“ kommt formal nicht in Betracht, da die Vorschrift derzeit weggefallen ist.

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

[info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln  
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00  
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn  
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58  
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West



Es soll mit § 24 AEG-E eine Klarstellung der Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgen, vegetationsbedingte Gefahrensituationen für den Eisenbahnbetrieb abzuwehren. Auch diese Aussage gibt Anlass für den nochmaligen Hinweis, dass sich die Sicherheitspflichten der Eisenbahnen nach § 4 AEG einzig auf den eigenen Bereich – namentlich auf die sichere Betriebsführung – beziehen. Die Sicherheitspflichten nach § 4 AEG erfassen hingegen keine Gefahren und Störungen von außen, namentlich keine von Nachbargrundstücken ausgehenden Beeinträchtigungen. Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben sich mithin keine Handlungspflichten, aus denen sich eine Beseitigung solcher Störungen ableiten ließe. Die Verantwortung hierfür liegt vielmehr beim jeweiligen Grundstückseigentümer bzw. -besitzer.

Aus Gründen äußerster Vorsorge sollte bereits hier auch Erwähnung finden, dass für die Freihaltung von Sichtflächen an Bahnübergängen der Träger der Straßenbaulast verantwortlich ist (§ 14 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. Abs. 1 EKreuzG).

#### **Zu § 5 Abs. 3 AEG-E:**

Wir regen an, das Komma nach dem Wort „handelt“ zu streichen.

#### **Zu § 6 Abs. 5 Satz 2 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Wird eine Eisenbahninfrastruktur \_\_\_\_\_ abgegeben oder stillgelegt, so ist die Unternehmensgenehmigung des abgebenden oder stilllegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens für diese Eisenbahninfrastruktur aufzuheben.“

Mit dieser Formulierung werden alle Betreiberwechsel und nicht nur Betreiberwechsel im Rahmen eines Verfahrens nach § 11 AEG erfasst.

#### **Zu § 6 Abs. 5 Satz 3 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu präzisieren:

„Im Falle der Abgabe darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen \_\_\_\_\_ erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Aufhebung wirksam geworden ist.“

#### **Zu § 7a Abs. 2 Nr. 1 AEG-E:**

Wir regen an, die Wörter „§ 26 Absatz 1 Nummer 13“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13“ zu ersetzen.

#### **Zu § 7c Abs. 2 Nr. 1 AEG-E:**

Wir regen an, die Wörter „§ 26 Absatz 1 Nummer 13“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13“ zu ersetzen.

#### **Zu § 7f Abs. 1 AEG:**

Nach § 7f Abs. 1 AEG bedarf eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedarf, für die Aufnahme des Betriebes und die

Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt, der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind. Wir regen an, zu prüfen, ob hier nicht auch die Erfüllung landesrechtlicher Anforderungen Erwähnung finden sollte.

Dies kann namentlich in Bezug auf Werksbahnen bzw. nichtöffentliche Eisenbahnen von Relevanz sein. Hier treten etwa an die Stelle der nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz erlassenen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die nach dem jeweiligen Landesrecht erlassenen Bau- und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen (BOA/EBOA). Auch können die Länder abweichend von § 14a AEG eine Versicherungspflicht für die vorbezeichneten Eisenbahnen durch Landesrecht einführen (§ 14a Abs. 3 AEG; vgl. dazu etwa Artikel 7 BayESG). Wir sehen keinen sachlichen Grund, öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahnen im Rahmen des § 7f AEG ungleich zu behandeln, zumal es in beiden Fällen um die Erfüllung sicherheitsrelevanter Anforderungen geht.

#### **Zu § 14a Abs. 1 AEG-E:**

Wir regen an, den Änderungsbefehl wie folgt zu ergänzen:

„a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a werden jeweils wie folgt gefasst:“

#### **Zu § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2 Buchstabe a AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu aktualisieren:

„..., das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1002) geändert worden ist, ...“

#### **Zu § 14a Abs. 2 Nr. 1 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu aktualisieren:

„..., das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1002) geändert worden ist, ...“

#### **Zu § 14a Abs. 3 AEG:**

Wir regen an, nach der Angabe „Absatzes 1“ die Angabe „Satz 1“ zu ergänzen.

#### **Zu § 14c Abs. 1 Satz 1 AEG-E:**

Wir regen an, den Änderungsbefehl wie folgt zu fassen:

„§ 5 Absatz 1a, \_\_\_\_\_ 1e Satz 1 Nummer 4 oder \_\_\_\_\_ 4a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde“.

#### **Zu § 14c Abs. 1 Satz 3 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Satz 1 gilt auch für das Bestehen einer Deckung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a.“

#### **Zu § 14c Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG-E:**

Unter Hinweis auf § 2 Abs. 14 AEG regen an, das Wort „nichtseltständigen“ durch die Wörter „nicht\_seltständigen“ zu ersetzen.

#### **Zu § 23 Abs. 1 Satz 4 AEG-E:**

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 11) regen wir an, das Wort „nicht“ zu streichen.

#### **Zu § 23 Abs. 2 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu fassen:

„(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten.“

#### **Zu § 24 Abs. 1 AEG-E:**

Nach § 24 Abs. 1 AEG-E ist das den Schienenweg betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schienenverkehrs, die durch Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene bauliche Anlagen entstehen, abzuwehren. Soweit die Vorschrift sich nur auf die eigenen Grundstücke des den Schienenweg betreibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens beziehen soll, halten wir sie für entbehrlich. Ausreichend sind insoweit die in § 4 AEG normierten Sicherheitspflichten der Eisenbahnen.

Die Vorschrift enthält *expressis verbis* keinen Hinweis darauf, dass nicht nur Eisenbahngrundstücke selbst, sondern auch unmittelbar und mittelbar an den Schienenwegen gelegene Grundstücke Dritter erfasst werden sollen. Aus dem Kontext des § 24 Abs. 1 AEG-E zu § 24 Abs. 2 bis 8 AEG-E lässt sich jedoch schließen, dass die Pflicht zur Abwehr von Gefahren sich auch auf Nachbargrundstücke beziehen soll.

Ausweislich der amtlichen Begründung (Seite 12) konkretisiert § 24 Abs. 1 AEG-E die allgemeinen Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs und der Eisenbahninfra-

struktur aus § 4 AEG. Diese Auffassung teilen wir ausdrücklich nicht, soweit sich die Pflichten auf unmittelbar oder mittelbar an den Schienenwegen gelegene Grundstücke Dritter beziehen sollen.

§ 4 AEG auferlegt den Eisenbahnen, ihren Betrieb sicher zu führen. Dazu gehört allein die Beherrschung eisenbahnspezifischer Risiken und Gefahren. Dazu gehört hingegen nicht die Abwehr von außen – namentlich von unmittelbar oder mittelbar an den Schienenwegen gelegenen Grundstücken Dritter – drohender Risiken und Gefahren. Diesbezüglich sind allein die jeweiligen Grundstückseigentümer und -besitzer in der Pflicht. Eine Überbürdung von Verantwortung auf die Eisenbahnen lehnen wir ab.

Für angezeigt hielten wir allerdings ein Eingriffsrecht (Ersatzvornahme) in Fällen, in denen Grundstückseigentümer und -besitzer Gefährdungspotenzial nicht eigenverantwortlich beseitigen. Dies betrifft insbesondere den Baumbewuchs auf unmittelbar oder mittelbar an den Schienenwegen gelegenen Grundstücken.

Ausweislich der Begründung (Seite 12) kam es in der Vergangenheit bedingt durch Extremwetterereignisse vermehrt zu Baumstürzen, die Schienenwege blockierten oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstörten. Die Erfahrungen der letzten Sturmperioden hätten gezeigt, dass auch gesunde Bäume, die keine Schäden oder Erkrankungen aufwiesen, unter Umständen den veränderten Witterungsbedingungen nicht gewachsen seien (ebenso BT-Drs. 19/7364, S. 4). Sofern nach den Umständen des Einzelfalles entsprechendes Gefährdungspotenzial erkannt wird, sollte nach unserem Dafürhalten in jedem Fall auch Abhilfe ermöglicht bzw. gewährleistet werden.

Flankierend hielten wir es mit Blick auf Artikel 14 GG bzw. §§ 985, 1004 BGB für erforderlich, Eisenbahninfrastrukturunternehmen explizit ein Betretungsrecht für unmittelbare und mittelbare Nachbargrundstücke Dritter sowohl zum Zwecke der Gefährdungsbeurteilung als auch zum Zwecke der Gefährdungsbeseitigung einzuräumen. § 24 AEG-E sollte entsprechend ergänzt werden.

In diesem Zusammenhang machen wir auf Artikel 21 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (EBG) der Schweiz aufmerksam. Artikel 21 Abs. 1 EBG lautet wie folgt:

„Art. 21 Beschränkungen im Interesse der Sicherheit der Eisenbahn

(1) Wird die Sicherheit der Eisenbahn durch Arbeiten, Anlagen, Bäume oder Unternehmen Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Eisenbahnunternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so bestimmt auf Antrag des Eisenbahnunternehmens nach Anhörung der Beteiligten das BAV die zu treffenden Maßnahmen. Inzwischen sind alle die Sicherheit der Eisenbahn beeinträchtigenden Einwirkungen zu unterlassen. In besonders dringlichen Fällen kann das Eisenbahnunternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Maßnahmen selbst treffen.“

Wir könnten uns vorstellen, dass ein solches Modell, welches die Einbindung der Eisenbahnaufsichtsbehörde(n) vorsieht, auch für Deutschland diskutabel

ist. Gegebenenfalls könnten die Erfahrungen des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV) erfragt werden.

Es dürfte anzunehmen sein, dass Grundstückseigentümer und -besitzer Gefährdungspotenzial vielfach negieren und sich gegen Eingriffe in ihr Eigentum verwahren werden. Es stehen sich mithin unterschiedliche Interessen gegenüber: Auf der einen Seite das öffentliche Interesse an der Funktionsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sowie das Interesse der Eisenbahnen und Fahrgäste an einem ungefährdeten und störungsfreien Eisenbahnbetrieb, auf der anderen Seite das Interesse der Grundstückseigentümer und -besitzer, selbst über die Erforderlichkeit von Eingriffen in die Vegetation zur Beseitigung von Gefährdungspotenzial entscheiden zu können.

Als Ansatz für einen Interessenausgleich könnten wir uns vorstellen, dass derjenige, der Gefährdungspotenzial negiert und Eingriffe Dritter in seinen Verantwortungsbereich ablehnt, dann auch die Verantwortung für den Fall übernimmt, in welchem sich Gefährdungspotenzial entgegen seiner Annahme realisiert. Dies betrifft insbesondere die Übernahme von Schadenersatzpflichten. Da die Funktionsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im öffentlichen Interesse liegt, kann insoweit ein Abweichen vom Prinzip der verschuldensabhängigen Haftung zu Gunsten einer verschuldensunabhängigen Einstandspflicht (Gefährdungshaftung) gerechtfertigt sein.

Wir regen an, in § 24 Abs. 1 AEG-E das Wort „Anpflanzungen“ durch das Wort „Vegetation“ zu ersetzen. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs kann durch Wildwuchs in gleicher Weise beeinträchtigt werden, wie durch Anpflanzungen von Menschenhand.

Wir regen an, nach dem Wort „entstehen“ das Wort „können“ einzufügen. Vegetation sowie Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene bauliche Anlagen beeinträchtigen nicht unbedingt per se die Sicherheit des Schienenverkehrs. Allerdings „können“ sie die Sicherheit des Schienenverkehrs beeinträchtigen, wenn zu besorgen steht, dass sie beispielsweise bei Sturm auf den Fahrweg der Eisenbahn gelangen.

#### **Zu § 24 Abs. 2 Satz 1 AEG-E:**

Unter Hinweis auf unsere entsprechenden Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ regen wir an, das Wort „Anpflanzungen“ durch die Wörter „Vegetation darf nicht zugelassen“ zu ersetzen.

Unter Hinweis auf unsere entsprechenden Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ regen wir an, nach dem Wort „beeinträchtigen“ das Wort „können“ einzufügen.

#### **Zu § 24 Abs. 2 Satz 2 AEG-E:**

Unter Hinweis auf unsere entsprechenden Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ regen wir an, das Wort „Anpflanzungen“ durch das Wort „Vegetation“ zu ersetzen.

Wir regen weiter an, nach dem Wort „Bewurzelung,“ noch die Wörter „der Bodenbeschaffenheit.“ einzufügen.

### **Zu § 24 Abs. 2 Satz 3 AEG-E:**

Unter Hinweis auf unsere entsprechenden Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ regen wir an, die Wörter „Sind Anpflanzungen oder“ durch die Wörter „Ist Vegetation oder sind“ zu ersetzen.

Wir regen weiter an, den Satzteil „haben die Eigentümer und Besitzer ihre Beseitigung zu dulden“ wie folgt zu ergänzen:

„haben die Eigentümer und Besitzer ihre Beseitigung auf ihre Kosten zu dulden“

Grundstückseigentümer und -besitzer sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, dass von ihren Grundstücken keine Gefahren für Nachbargrundstücke ausgehen. Werden sie ihrer Verantwortung nicht gerecht und übernehmen Dritte – hier: die Eisenbahnen – an ihrer Stelle die Beseitigung von Gefährdungspotenzial im Wege der Ersatzvornahme, sollte klargestellt werden, dass dies nicht zu einer Kostenentlastung der Grundstückseigentümer und -besitzer führen kann.

### **Zu § 24 Abs. 3 AEG-E:**

Wir regen an, nach dem Wort „Steinschlag“ noch das Wort „Astbruch“ einzufügen.

Wir regen weiter an, das Wort „vorübergehender“ durch das Wort „geeigneter“ zu ersetzen. So machen etwa bei Steinschlaggefahr Fangzäune nur Sinn, wenn sie dauerhaft errichtet werden. Auch mit Vermurungen kann bei Extremwetterlagen zu jeder Jahreszeit gerechnet werden, was ebenfalls dauerhafte Schutzeinrichtungen erfordert.

### **Zu § 24 Abs. 4 Satz 1 AEG-E:**

Unter Hinweis auf unsere Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ regen wir an, das Wort „Anpflanzungen“ durch das Wort „Vegetation“ zu ersetzen.

Unter Hinweis auf unsere Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 3 AEG-E“ regen wir an, das Wort „vorübergehender“ durch das Wort „geeigneter“ zu ersetzen.

### **Zu § 24 Abs. 5 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„(5) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Eigentümern oder Besitzern die durch unsachgemäß durchgeführte Schutzmaßnahmen nach den Absätzen 2 und 3 verursachten Aufwendungen und Sachschäden in Geld zu ersetzen.“

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfüllt keine eigene Verpflichtung, es übernimmt vielmehr (notgedrungen) im Wege der Ersatzvornahme eine fremde Verpflichtung. Vor diesem Hintergrund ist es billig, seine Ersatzpflicht auf reine Sachschäden, die durch unsachgemäß durchgeführte Schutzmaßnahmen verursacht wurden, zu beschränken.

### **Zu § 24 Abs. 7 AEG-E:**

Ebenso, wie in Anlehnung an § 11 FStrG mit § 24 AEG-E eine eigenständige Regelung zu Schutzmaßnahmen in das Allgemeine Eisenbahngesetz aufgenommen wurde, sollte in Anlehnung an § 10 FStrG an Stelle von § 24 Abs. 7 AEG-E eine eigenständige Regelung zu Schutzwaldungen in das Allgemeine Eisenbahngesetz aufgenommen werden (z. B. als § 24a AEG-E). Die Vorschrift könnte wie folgt formuliert werden:

#### **„§ 24a Schutzwaldungen**

(1) Waldungen und Gehölze längs der Schienenwege können von der für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständigen Behörde im Einvernehmen mit der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde in einer Breite von 40 Meter, gemessen vom äußeren Rand der äußeren Schiene des äußeren Gleises, zu Schutzwaldungen erklärt werden.

(2) Die Schutzwaldungen sind vom Eigentümer oder Nutznießer zu erhalten und ordnungsgemäß zu unterhalten. Die Aufsicht hierüber obliegt der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde.

Damit wären für die Verkehrsträger Straße und Schiene jeweils vergleichbare Regelungen geschaffen. Als Folgeänderung wäre § 12 Abs. 1 Satz 3 BWaldG wie folgt zu ergänzen:

„§ 10 des Bundesfernstraßengesetzes, § 24a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 51 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 des Wasserhaushaltsgesetzes bleiben unberührt.“

### **Zu § 26 Abs. 4 AEG-E:**

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu fassen:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen \_\_\_\_\_ zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaften ... zu erlassen.“

### **Zu § 26 Abs. 7a AEG-E:**

Wir machen darauf aufmerksam, dass es sich um den Änderungsbefehl „b“ (nicht: „c“) handelt.

### **Zu Artikel 2 „Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes“:**

Wir regen an, im einleitenden Satz der Üblichkeit entsprechend auch die letzte Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufzuführen.

### **Zu § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG:**

§ 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG lautet: „Zugangsberechtigter ist andere natürliche oder juristische Personen“. Wir regen an, die Formulierung sprachlich zu optimieren.

### **Zu § 10 Abs. 6 ERegG-E:**

Wir machen darauf aufmerksam, dass § 10 ERegG nur aus vier Absätzen besteht. Möglicherweise soll es im Änderungsbefehl statt „Absatz 6“ „Absatz 4“ heißen.

### **Zu § 13 Abs. 3 Nr. 5 ERegG-E:**

Wir gehen davon aus, dass Artikel 10 f. der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1) auch Auswirkungen auf § 13 ERegG zeitigt und regen an, die Vorschrift im Lichte der Durchführungsverordnung zu harmonisieren. Eine isolierte Änderung des § 13 Abs. 3 Nr. 5 ERegG wäre damit obsolet. Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 sieht ein Höchstpreisverfahren nicht mehr vor.

Wir fragen an, warum der Verweis in § 13 Abs. 3 Nr. 5 ERegG-E nicht auch auf § 52 Abs. 8 Satz 8 ERegG erstreckt wird.

### **Zu § 35 Abs. 2 letzter Satz ERegG:**

Nach § 35 Abs. 2 letzter Satz ERegG müssen Informationen, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können, aufbewahrt und der Regulierungsbehörde auf Anfrage übermittelt werden, damit diese sie der Europäischen Kommission auf deren Anfrage hin zur Verfügung stellt. Wir regen an, die Dauer der Aufbewahrungspflicht zu definieren.

### **Zu § 46 Abs. 4 Satz 2 ERegG-E:**

In Anlehnung an § 46 Abs. 4 Satz 1 ERegG regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Die Genehmigung der Entgelte der Betreiber von Personenhöfen soll mindestens für den Zeitraum eines Kalenderjahres erteilt und grundsätzlich bis zum Ende eines Kalenderjahres befristet werden.“

### **Zu § 50 Abs. 1 ERegG-E:**

Wir haben Zweifel, ob in Bezug auf den Zeitplan für die Zuweisung von Schienenwegkapazität ein bloßer Verweis auf den auf Grundlage des Artikels 43 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen delegierten Rechtsakt – den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums – ausreicht. Der Delegierte Beschluss (EU) 2017/2075 ändert eine an die Mitgliedstaaten gerichtete Richtlinie (Artikel 67 der Richtlinie 2012/34/EU). Eine Richtlinie ist für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, (nur) hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel (Artikel 288 Abs. 3 AEUV). Vor diesem Hintergrund regen wir an, zu prüfen, ob es nicht der Üblichkeit entsprechend einer förmlichen Umsetzung von Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU bedarf.

#### **Zu § 51 Abs. 1 Satz 2 ERegG-E:**

Unsere Anmerkungen „Zu § 50 Abs. 1 ERegG-E“ gelten hier entsprechend.

Wir regen an, nach dem Wort „Rechtsakt“ noch die Wörter „sowie § 50 Absatz 1a“ einzufügen.

#### **Zu § 53 Abs. 1 Satz 1 ERegG-E:**

Unsere Anmerkungen „Zu § 50 Abs. 1 ERegG-E“ gelten hier entsprechend.

#### **Zu § 53a ERegG-E:**

Unsere Anmerkungen „Zu § 50 Abs. 1 ERegG-E“ gelten hier entsprechend.

#### **Zu § 63 Abs. 1 ERegG:**

Nach § 63 Abs. 1 ERegG ist § 19 Abs. 4 ERegG auf Wartungseinrichtungen mit der Maßgabe anzuwenden, dass ausschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 ERegG aufzustellen sind. Unter Hinweis auf Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 regen wir an, zu prüfen, ob nicht auch eine Beschreibung der Wartungseinrichtung erforderlich ist.

#### **Zu § 81 Abs. 2 ERegG:**

§ 63 ERegG enthält Ausnahmen vom Anwendungsbereich für Betreiber einer Wartungseinrichtung. Auf der Grundlage der Stellungnahmen des Eisenbahnsektors bedurfte der Bereich der Wartungseinrichtungen keiner Regulierung (BT-Drs. 18/8334, S. 218). Die Regelung wurde zunächst bis zum 31.12.2020 befristet (§ 81 Abs. 2 ERegG).

Bis zum 31. Dezember 2018 sollte die Regulierungsbehörde einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschtem Wettbewerb entsprechen, erstellen (§§ 64 f. ERegG). Dies ist nach unserem Kenntnisstand bislang nicht geschehen und wird vermutlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung des § 81 Abs. 2 ERegG erforderlich. Wir regen daher an, die Befristung in § 81 Abs. 2 ERegG angemessen zu verlängern und zu diesem Zweck die Angabe „1. Januar 2021“ durch die Angabe „1. Januar 2023“ – jedenfalls aber durch die Angabe „1. Januar 2022“ – zu ersetzen.

#### **Zu Anlage 5 (zu § 29) ERegG:**

Wir regen an, den Klammerzusatz wie folgt zu ergänzen: „(zu §§ 29 und 30)“.

#### **Zu Anlage 8 (zu den §§ 50 und 51 Abs. 1) ERegG:**

Wir haben Zweifel, ob Anlage 8 ERegG lediglich aufgehoben werden kann und nicht durch eine an dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 orientierte neue Anlage 8 ersetzt werden müsste. Unsere Anmerkungen „Zu § 50 Abs. 1 ERegG-E“ gelten hier entsprechend.

### **Zu Artikel 3 „Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes“:**

Wir regen an, im zweiten Klammerzusatz des einleitenden Satzes nach der Bezeichnung „BGBL.“ noch die Ziffer „I“ einzufügen.

### **Zu § 3 Abs. 4 Satz 2 BEVVG-E:**

Wir regen an, nach der Angabe „§ 26 Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ einzufügen.

Wir regen an, im ersten Klammerzusatz nach der Angabe „2396“ die Angabe „; 1994 I S. 2439“ zu ergänzen. Wir regen weiter an, der Üblichkeit entsprechend auch die letzte Änderung des zitierten Gesetzes aufzuführen. Bei der Gelegenheit merken wir an, dass die vollständige Bezeichnung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bereits bei seiner erstmaligen Nennung im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz erfolgen sollte.

Wir regen an, die Wörter „oder nach § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBL. I S. 3154)“ zu streichen. Ausweislich der Begründung (Seite 23) soll die Neufassung der Vorschrift lediglich sicherstellen, dass im Falle von Aufgabenzuwächsen beim Eisenbahn-Bundesamt der durch die Amtshandlung entstehende und individuell zurechenbare Verwaltungsaufwand sogleich gegenüber dem Verursacher abgerechnet werden kann. Hierdurch werde vermieden, dass individuell zurechenbare Verwaltungsaufwände – wenn auch nur vorübergehend – aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert werden müssten.

Diesen Zweck erfüllt für den Eisenbahnbereich bereits § 3 Abs. 4 BEVVG i. V. m. § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 AEG. § 3 Abs. 4 BEVVG-E ist insoweit inhaltsgleich mit dem heutigen § 3 Abs. 4 BEVVG, er beschränkt sich diesbezüglich auf lediglich geringfügige redaktionelle Änderungen.

Eine weitere Rechtsgrundlage zur Erhebung von Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes enthält § 7h AEG für den dort beschriebenen Anwendungsbereich.

Die vorgenannten Rechtsgrundlagen stehen noch bis zum 30. September 2021 zur Verfügung. Es besteht also derzeit kein Handlungsbedarf.

Wir regen an, im zweiten Klammerzusatz nach der Angabe „3154“ der Üblichkeit entsprechend auch die letzte Änderung des zitierten Gesetzes aufzuführen.

Last but not least haben wir nach einem Vergleich von § 3 Abs. 4 BEVVG mit der redaktionellen Neufassung in § 3 Abs. 4 BEVVG-E Zweifel, ob eine sprachliche Verbesserung erreicht wurde.

### **Zu § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 BEVVG-E:**

Wir regen an, das Komma nach dem Wort „und“ zu streichen.

### **Zu § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 BEVVG-E:**

Wir regen an, vor dem Wort „wirtschaftlichen“ das Wort „des“ einzufügen.

**Zu § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 3 BEVVG-E:**

Wir regen an, vor dem Wort „sonstigen“ das Wort „des“ einzufügen.

**Zu § 2 Nr. 3 BNichtSchG-E**

Wir regen an, nach der Angabe „Nummer 2“ noch die Angabe „Satz 1“ zu ergänzen.

**Zu Artikel 4 Abs. 117 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes-E:**

Wir regen an, die Wörter „Artikel 9 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2615)“ durch die Wörter „Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juni 2019 (BGBl. I S. 754)“ zu ersetzen.

**Zu § 8 Abs. 3 Satz 2 SchlärmschG-E:**

Wir regen an, die Angabe „§ 8 Absatz 3 Satz 2“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 3 Satz 3“ zu ersetzen.

**Zu § 11 Abs. 1 Satz 1 SchlärmschG-E:**

Wir regen an, die Wörter „Absatz 2, Absatz 3 Satz 3 oder Absatz 4“ durch die Wörter „\_\_\_\_ 2, \_\_\_\_\_ 3 Satz 3 oder Absatz 4“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 3, 2. Absatz:**

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet sein, Freischnitt entlang aller Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen, „auch wenn die Grundstücke, von denen die Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehen.“ Wir fragen an, welche Rechtsgrundlage die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Betreten fremder Grundstücke und zum Eingriff in das Eigentum Dritter ermächtigt.

Nach den Ausführungen auf Seite 2 unten der Begründung „betreffen Verkehrssicherungspflichten die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken entlang von Eisenbahninfrastruktur bereits aufgrund der aktuellen Rechtslage.“ Danach wären also die Grundstückseigentümer und -besitzer – und nicht die Eisenbahninfrastrukturunternehmen – zum Freischnitt verpflichtet.

Die beiden vorzitierten Aussagen erscheinen einigermaßen widersprüchlich. Sie rufen Irritationen über die Person des Pflichtigen – Eisenbahninfrastrukturunternehmen und/oder Grundstückseigentümer bzw. -besitzer – hervor. Wir regen an, die beiden Aussagen widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen „zu Schadensersatz- und Aufwendungsersatzpflichten gegenüber den betroffenen Eigentümern/Besitzern verpflichtet“ sein. Die Höhe dieser Zahlungen sei davon abhängig, wie intensiv die Eisenbahninfrastrukturunternehmen von ihren Handlungsmöglichkeiten Gebrauch machten.

Wenn Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Wege der Ersatzvornahme Verkehrssicherungspflichten der Grundstückseigentümer/-besitzer erfüllen, drängt sich in erster Linie die Frage nach einem Aufwendersatz zu Gunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf. Wir regen an, die Begründung hierauf zu erstrecken.

**Zur Begründung Seite 9, „Zu Nummer 11 (§ 14a AEG):**

Wir regen an, jeweils die Angabe „§ 3 Absatz 3 Nummer 4“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1 Nummer 4“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 10, „Zu Buchstabe b (§ 14c Absatz 1 AEG):**

Wir regen an, den Klammerzusatz „§ 14c Absatz 1 AEG“ durch den Klammerzusatz „§ 14c Absatz 2 Satz 1 AEG“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 12 unten:**

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„Zur Vegetation gehören auch äußerlich gesunde Bäume, bei denen z. B. aufgrund der Bodenbeschaffenheit, weil es sich um Flachwurzler handelt oder das Wurzelwerk marode ist die Gefahr besteht, bei Stürmen auf Gleisanlagen zu stürzen.“

Wir regen weiter an, in der letzten Zeile die Wörter „möglichst zweimal jährlich“ zu streichen. Die Häufigkeit der Durchführung regelmäßiger Baumkontrollen richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles. Wir hielten es für bedenklich, wenn der Gesetzgeber die auf Basis der Rechtsprechung entwickelte und anerkannte gute fachliche Praxis ohne weitere Begründung mit einer eigenen Erwartungshaltung versieht.

**Zur Begründung Seite 13 oben:**

In der Begründung heißt es:

„Die Bereitstellung und Evaluierung gewonnener Erkenntnisse durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dienen der notwendigen Transparenz.“

§ 24 Abs. 1 AEG-E enthält keine Aufzeichnungs-, Bewertungs- und Transparenzpflichten des den Schienenweg betreibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Wir regen daher an, den vorzitierten Satz aus der Begründung zu streichen.

**Zur Begründung Seite 13, 2. Absatz:**

Wir regen an, im zweiten Satz nach dem Wort „beeinträchtigen“ das Wort „können“ einzufügen. Zur Begründung verweisen wir auf unsere Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 2 Satz 1 AEG-E“ und „Zu § 24 Abs. 1 AEG-E“ a. E.

**Zur Begründung Seite 13, letzter Absatz:**

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„Die Eigentümer und Besitzer können Anpflanzungen oder bauliche Anlagen 14 Tage nach einer schriftlichen Anzeige im Benehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst beseitigen. Anderenfalls müssen sie die Beseitigung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder einen von diesem beauftragten und eingewiesenen Dritten durchführen lassen (Duldungspflicht).“

**Zur Begründung Seite 15, 3. Absatz:**

Als Folgeänderung zu unseren bisherigen Anmerkungen regen wir an, wie folgt zu formulieren:

„Die Nichtduldung der Beseitigung von Vegetation oder baulichen Anlagen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können sowie die Nichtduldung der Errichtung geeigneter Einrichtungen stellt eine Ordnungswidrigkeit dar.

Wir regen weiter an, das Wort „zehntausend“ durch das Wort „fünfzigtausend“ zu ersetzen. Nach § 28 Abs. 2 AEG können Ordnungswidrigkeiten nach § 28 Abs. 1 AEG – außer in den Fällen des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b AEG – mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

**Zur Begründung Seite 18, 3. Absatz:**

Wir regen an, die Wörter „Teil Satz“ durch das Wort „Teilsatz“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 19, 3. Absatz:**

Wir regen an, das Wort „werden“ nach dem Wort „einzubeziehen“ zu streichen.

**Zur Begründung Seite 20, „Zu Nummer 10 Buchstabe b (§ 37 Absatz 2 Satz 1):**

Wir machen darauf aufmerksam, dass der Änderungsbefehl unter Nummer 10 Buchstabe b in seiner aktuellen Fassung nicht mehr in „aa“ und „bb“ unterteilt ist.

**Zur Begründung Seite 23, 1. Absatz:**

Die Begründung trägt nicht. Wir hatten bereits darauf hingewiesen, dass es einer Änderung des § 3 Abs. 4 BEVVG nicht bedarf (vgl. oben „Zu § 3 Abs. 4 Satz 2 BEVVG-E“).

Wir regen an, das Wort „folgendes“ durch das Wort „Folgendes“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 23, letzter Absatz:**

Wir regen an, die Angabe „Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a“ wie folgt zu ergänzen: „Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a“.

**Zur Begründung Seite 24, 1. Absatz:**

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„..., das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juni 2019) (BGBI. I S. 754) geändert worden ist, ist eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungs-gesetzes nach Artikel 3 Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe a.“

**Zur Begründung Seite 24, 2. Absatz:**

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„Zu Nummer 1 (§ 8 Absatz 3 Satz 3 SchlärmschG)“

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr