

Sehr geehrte Frau Dr. Martin,  
nachfolgend senden wir Ihnen unsere Stellungnahme im Zuge der Verbändeanhörung zum  
o.g. Gesetzentwurf.

Es bestehen folgende Änderungsvorschläge:

Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes):

**Ziffer 5 b) (Änderung § 6 Abs. 5 AEG):**

Der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur mit allgemeinem Zugangsrecht unterfällt dem  
Schutzbereich der Berufsfreiheit nach Art. 12 Abs. 1 GG. Das präventive Verbot nach §6  
Abs. 1 AEG dient der Gefahrenabwehr und soll in diesem Zusammenhang der  
Genehmigungsbehörde die Überprüfung ermöglichen, ob die Person des Antragsstellers für  
die Ausübung dieses Gewerbes geeignet ist.

Nach Auffassung des DBV bestehen hier zunächst einmal keine Gründe, warum eine auf eine  
bestimmte Infrastruktur bezogene Genehmigung (§6 Abs. 2 S. 2 AEG), welche ja nur die  
subjektiven Aspekte zum Gegenstand hat, nicht mehreren Personen erteilt werden kann. Eine  
Beschränkung auf jeweils nur eine Person würde einer ungerechtfertigten Einschränkung des  
eingangs beschriebenen grundgesetzlichen Gebots gleichkommen.

Dem unbenommen ist es selbstverständlich so, dass die konkrete Ausübung der genehmigten  
Geschäftstätigkeit nur jeweils eine Person durchführen kann. Soll der Betrieb von einem  
(genehmigten) Betreiber auf einen anderen (genehmigten) Betreiber übergehen, so kann  
dieses nach bilateraler Vereinbarung geschehen. Die Regelungen zur Erlaubnis nach §7f AEG  
bleiben unberührt.

Der im Begründungsteil thematisierte Vorgang einer "Rückgabe" einer Genehmigung ist zwar  
im AEG nicht direkt geregelt, kann jedoch nach §43 (2) VwVfG aufgrund einer  
Verzichtserklärung des Genehmigungsinhabers als Begünstigten bewerkstelligt werden  
(optional könnte ggf. ein gesetzlicher Verweis in den §6 Abs. 5 AEG eingefügt werden).  
Voraussetzung ist hier natürlich, dass der Inhaber seine Genehmigung nicht ausübt und dieses  
auch zukünftig nicht mehr beabsichtigt.

Die Vakanz einer gewidmeten Strecke sollte in geeigneter Form publiziert werden, damit ggf.  
interessierte, übernahmewillige andere Betreiber davon nicht nur zufällig Kenntnis erlangen  
können. Denkbar wäre es, ein amtliches Streckenregister einzurichten, welches über den  
Status der Strecken Auskunft gibt.

Aus diesen Gründen schlägt der DBV vor, §6 (5) wie folgt zu ändern:

*"Bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur darf die  
Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst  
zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem das abgebenden  
Eisenbahninfrastrukturunternehmens den Betrieb einstellt. Die Übergabe der Betriebsführung  
ist zwischen den Betreibern zu vereinbaren und den beteiligten Eisenbahnaufsichtsbehörden  
mindestens 10 Tage vorab bekanntzugeben. "*

**Ziffer 13a (Änderung §23 AEG):**

Absatz 1:

Die vorgeschlagene Ergänzung des Kreises der Antragsberechtigten durch Einbeziehung der  
Straßenbaulasträger wird kritisch betrachtet.

Allerdings bestehen erhebliche Bedenken gegen die im Begründungsteil getroffenen  
Ausführungen, wonach dadurch die Freistellung für Straßenbauzwecke "erleichtert" werden  
soll und suggeriert wird, eine Stilllegung wäre hierfür hinreichend. Außerdem wird verkannt,  
dass die Errichtung von Kreuzungsbauwerken - beispielsweise im Zuge neuer kreuzender  
Ortsumgehungen - ganz klar dem Erhalt einer funktionstüchtigen Eisenbahninfrastruktur  
dient, welche anderenfalls kaum noch reaktivierungsfähig wäre.

In vielen Fällen – nämlich dort, wo die Landes- und Regionalentwicklungspläne den  
grundsätzlichen Erhalt von Eisenbahninfrastrukturen vorsehen (z.B. in Sachsen-Anhalt,  
Hessen usw.) – auch wenn gerade eine Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 2 S. 2 AEG

für die jeweilige Strecke nicht besteht, kann nach Rechtsprechung des BVerwG eine Freistellung ohnehin nicht erfolgen, weil solche Planvorgaben absolute Freistellungshindernisse darstellen, Beispiel BAB 44:

*„Es fehlt an dem Erfordernis, dass langfristig eine Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Dies folgt aus Planungsabsichten auf regionalplanerischer und kommunaler Ebene. Der Entwurf einer Fortschreibung des Regionalplans Nordhessen enthält die Zielsetzung, die Strecke Hessisch Lichtenau - (Walburg) - Epteroode durch Sicherung der Infrastruktur für eine Reaktivierung vorzuhalten.“* (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 195)

Solche übergeordneten Ziele sind höher zu bewerten als das rein kurzfristig angelegte fiskalische Denken bezüglich der Kostenersparnis für die Errichtung von Kreuzungsbauwerken an Strecken, die möglicherweise nicht kurzfristig wieder rein tatsächlich befahren werden. Das Ergebnis von zerschnittenen Infrastrukturen, für deren Lückenschlüsse erneute Planfeststellungsverfahren nötig würden mit einer effektiven Kostenverlagerung zu Lasten des klimagünstigen Verkehrsträgers Schiene (vgl. § 15 Abs. 1 EBKrG), steht in keinem Verhältnis zu dem angestrebten rein fiskalischen Zweck.

Der erstrebte fiskalische Zweck läßt sich entweder durch Änderungen im EBKrG erreichen, etwa dadurch, dass man vom generellen Verbot von neuen niveaugleichen Kreuzungen erweiterte Ausnahmen als bisher und/oder Interimslösungen gesetzlich klar definiert zuläßt. Allerdings darf bei Interimslösungen für den Fall der (Neu-)Erteilung einer Unternehmensgenehmigung vom Prinzip des § 15 Abs. 1 EBKrG ab dem Zeitpunkt der Erteilung zur Kostenlast des Straßenbauträgers kein Abstrich gemacht werden und allein die mit der Erteilung der Unternehmensgenehmigung verbundene Eintritt in die Streckenbetriebspflicht (vgl. §§ 6 Abs.2 S.2, 11 Abs. 1 S. AEG) als Fälligkeitstatbestand für die Kreuzungserrichtung maßgeblich ist.

Der DBV befürchtet, dass es bei Beibehaltung dieser Begründung im Zuge der Gesetzesauslegung sehr schnell zu "straßengerechten" Freistellungsentscheidungen kommen könnte (siehe unten Thematik des strukturell angelegten Interessenkonflikts). Die im Begründungsteil aufgeführten Sätze 3 und 4 (Seite 11 oben) sollten daher gestrichen werden. Eine Einbeziehung von Grundstücken, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden, sollte nur insofern erfolgen, als dass diese auch tatsächlich der eisenbahnrechtlichen Fachplanung unterworfen sind. Bei Randgrundstücken ohne erkennbaren Bahnbezug (Dazu gibt es BVerwG-Rechtsprechung, siehe z.B. **BVerwG, Urteil vom 27. November 1996 – 11 A 2/96** – solche Grundstücke unterfallen nicht dem § 23 AEG und können es auch nicht, auch wenn die Abgrenzung manchmal schwierig ist) kann eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken jedoch nicht erfolgen. Es wird eine entsprechende Klarstellung vorgeschlagen.

Eine explizite Pflicht zur Berücksichtigung der Ziele der Landes- und Regionalplanung/Raumordnung sollte zukünftig verankert werden. Der Grund hierfür ist, dass raumordnerische Belange bzw. Zielsetzungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung im Streitfall unterschiedlich bewertet werden können.

Prinzipiell besteht in dem Bereich außerdem ein strukturell angelegter Interessenskonflikt, jedenfalls soweit das jeweilige Land Straßenbaulastträger im Einzelfall sowie Träger der Landesplanung ist. Einerseits will man als Straßenbauer an Bahngrundstücke heran um ggf. Geld zu sparen, andererseits ist man den übergeordneten Planungszielen verpflichtet.

Hinsichtlich der neuen Regelung, wonach eine Freistellung erst nach einer noch zu bewirkenden Stilllegung nach §11 AEG "erfolgen" soll, sollte - dem Begründungsteil folgend - eine dann erst mögliche Beantragung einer Freistellungsentscheidung beschrieben werden. Es soll also keine "Vorratsentscheidungen" mit aufschiebender Wirkung geben. Der Absatz 1 würde dann folgende Neufassung erhalten (Änderungsvorschläge des DBV):

*"(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks, der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,*

*die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und, langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist und Ziele der Landes- und Regionalplanung nicht gefährdet werden. Satz 1 gilt auch für Grundstücke ohne Betriebsanlagen, die jedoch noch der eisenbahnrechtlichen Fachplanung unterworfen sind. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so kann die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung beantragt werden.*

*Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung der nicht betriebsnotwendigen Anlagen keine Voraussetzung.*

*Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit."*

**Absatz 2:**

Eine Verkürzung der Abgabefrist auf maximal drei Monate erachtet der DBV als nicht sachgerecht: Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken bedeutet in der Regel eine nicht umkehrbare Beseitigung einer Bahnanlage. Es muss daher allen Beteiligten ausreichend Zeit zur Stellungnahme eingeräumt werden. Hierzu sind u.U. auch weitergehende Erhebungen im Streckenbereich und darüber hinaus notwendig, um die Zukunftsprognose einer Bahnstrecke einigermaßen sicher bestimmen zu können. Es wird angeregt, den derzeitigen Maximalwert von sechs Monaten zu belassen und zugleich eine Mindestzeit von zwei Monaten vorzuschreiben.

Ergänzend zu den vom BMVI eingebrachten Änderungsvorschlägen regt der DBV zusätzlich an, dass die unter Absatz 2 Satz 1 zur Stellungnahme aufzufordernden Parteien zu erweitern ist. Insbesondere sollten auch außenstehende Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche Ambitionen zum Streckenbetrieb aufweisen, die Möglichkeit haben, sich einzubringen. Es wird daher folgende Neuformulierung angeregt (Änderungsvorschläge des DBV):

*"(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde 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 oberste Landesplanungsbehörde ist zudem vor der Entscheidung nach Absatz 1 über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll sechs Monate nicht überschreiten, jedoch mindestens zwei Monate betragen."*

### **Ziffer 13b (Einfügung §24 Schutzmaßnahmen):**

Die Erweiterung der Rechte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Schutzmaßnahmen für den Schutz der Bahntrasse wird grundsätzlich begrüßt.

Wir verstehen diese Regelung grundsätzlich so, dass sich diese nur auf Auswirkungen von Anliegergrundstücken oder an Dritte überlassene Flächen bezieht. Dieses sollte in den Formulierungen auch zum Ausdruck gebracht werden.

Allerdings sollten bei den durch Dritte geschaffenen Gefahren zunächst deren Eigenverpflichtung zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht in den Vordergrund gestellt werden. Die vom EIU zu ergreifenden Schutzmaßnahmen sehen wir als sekundäre und

ergänzende Maßnahmen an, wenn ein Rückgriff auf Dritte nicht möglich ist oder das gewünschte Schutzniveau den Grad der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht übersteigt. Wenn Eigentümer selbst Schutzmaßnahmen im Gefahrenbereich der Eisenbahn durchführen, dann sind diese einvernehmlich mit dem EIU abzustimmen. Eine Benehmensherstellung genügt nicht.

Der Ersatz der durch Schutzmaßnahmen entstehenden Aufwendungen gegenüber den Eigentümern und Besitzern kann nur soweit reichen, als dass diese zur Erfüllung ihrer eigenen Verkehrssicherungspflicht nicht selbst aufkommen müssen.

Der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur setzt zwangsläufig einen ungehinderten Besitz über diese voraus. Idealerweise sollte daher das Eigentum an den Betriebsgrundstücken mit den Bahnanlagen in der Person des Betreibers stehen. Mindestens ist jedoch eine besitzrechtliche Überlassung notwendig. Die Praxis zeigt, dass es im Zuge von Streckenverkäufen an Dritte (z.B. Grundstücksverwertern) zu massiven Störungen bzw. Blockaden in der Umsetzung eines genehmigten Eisenbahninfrastrukturbetriebs gekommen ist. Der DBV rät daher dringend, auch hier Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Betreiber zu regeln. Analog zu §22 AEG bzw. zu entsprechenden Regelungen in den Straßengesetzen wird vorgeschlagen, den Betreibern das Recht auf Eigentumserlangung zu gewähren bzw. zumindest die Duldung des Bahnbetriebs durch den Eigentümer gesetzlich zu normieren. Es werden entsprechende Regelungen als neue Absätze 9 und 10 vorgeschlagen. Alternativ hierzu bestünde auch die Möglichkeit, die Enteignungsvoraussetzungen in §22 AEG entsprechend zu erweitern.

Die vom DBV vorgeschlagene Formulierung des § 24 lautet dann wie folgt (Änderungsvorschläge des DBV):

*"(1) Das den Schienenweg betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schienenverkehrs, die durch Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene bauliche Anlagen außerhalb der Bahnanlage entstehen, abzuwehren.*

[...]

*(4) Das den Schienenweg betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Eigentümern und Besitzern die Beseitigung von Anpflanzungen oder anderen Anlagen nach Absatz 2 Satz 1 oder die Errichtung vorübergehender Einrichtungen nach Absatz 3 mindestens 14 Tage vor der Beseitigung oder der Errichtung schriftlich anzuzeigen, es sei denn, dass Gefahr im Verzug ist. Die Eigentümer sind berechtigt, die Schutzmaßnahmen im Einvernehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst durchführen.*

*(5) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Eigentümern oder Besitzern die durch Schutzmaßnahmen nach den Absätzen 2 und 3 verursachten Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen, sofern diese nicht selbst aufgrund ihrer eigenen Verkehrssicherungspflicht hierfür aufkommen müssen.*

[...]

*(9) Eigentümer von Bahnbetriebsgrundstücken und -anlagen haben einen Betrieb nach §6 zu dulden. Ihnen steht eine Entschädigung nach § 11 (1a) Satz 5 zu.*

*(10) Zur Sicherstellung eines nach §6 genehmigten Eisenbahninfrastrukturbetriebs steht dem Betreiber darüber hinaus ein Enteignungsrecht über die für den Betrieb erforderlichen Grundstücke zu. §22 findet entsprechend Anwendung. "*

Zu allen anderen Artikeln bestehen keine Einwände.

Abschließend danken wir noch Frau Ehard für die gewährte Fristverlängerung.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard J. Curth

**Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.**

**- Bundesverband -**