

MOFAIR

Stellungnahme

zum

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz, EbRBerG“

1. Problem

Das im Entwurf vorliegende Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz sieht kleinere Änderungen an insgesamt sechs Gesetzen vor. „Kleinere“ heißt hier nicht unbedingt „weniger bedeutend“. Die sehr unterschiedlichen Themen in einem Entwurf zusammenzufassen, trägt nicht eben zur Klarheit und Übersichtlichkeit bei. Und das umso mehr, als die vorgeschlagenen Änderungen in keinem erkennbaren Sinnzusammenhang miteinander stehen. Ferner steht eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes und damit ggf. auch eine Änderung desselben ohnehin auf der Agenda.

Angesichts des thematischen „Bauchladens“ ist die Gesetzesfolgenabschätzung unter Buchstabe E. der Vorlage schwerlich zu leisten. Einzelne Bestandteile können erhebliche, zumindest indirekte Folgen für „die Wirtschaft“, d.h. die Eisenbahninfrastrukturen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach sich ziehen.

2. Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Die Änderung des § 15 Abs. 1 ist positiv zu sehen, weil er deutlich macht, dass für gemeinwirtschaftliche Leistungen, sofern es sich nicht um SPNV handelt, der Bund und seine Behörden zuständig sind. Diese Klarstellung ist wichtig bei der anstehenden Diskussion um das künftige Marktdesign im Schienenpersonenfernverkehr angesichts der Implementierung des Deutschland-Takts.

Die Streichung des § 15 Abs. 2 begrüßen wir ebenfalls, auch wenn die in Rede stehende Passage durch Europarecht bereits gegenstandslos geworden ist, ausdrücklich.

Die Integration des neuen § 24, der dem besseren Schutz des Eisenbahnverkehrs vor Witterungseinflüssen durch umstürzende Bäume und andere, auch nichtbelebte Objekte dienen soll, zielt in die richtige Richtung, indem er die Verantwortlichkeiten auch von privaten Eigentümern, von deren Grundstücken Gefahr ausgehen kann, klarer als bisher definiert. Darüber hinaus werden die Rechte des Betreibers der Schienenwege, erforderlichenfalls vorbeugend auf fremdem Grund tätig zu werden, gestärkt. Auch das findet unsere Zustimmung; gleiches gilt für den neuen, sich daraus ergebenden Ordnungswidrigkeitstatbestand nach § 28 Abs. 1 Ziffer 5.

Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Gefahr durch umstürzende Bäume, die nicht auf dem Grund und Boden des Betreibers der Schienenwege ausgeht, in der Debatte der vergangenen vor allem eineinhalb Jahres maßlos übertrieben worden ist. Die Bundesregierung berichte in der Bundestagsdrucksache 19/7364, dass in den 196 Fällen, in denen aufgrund umstürzender Bäume Schäden an den Anlagen der DB Netz AG entstanden sind, ganze sechs (!) Bäume auf Privatgrund gestanden hatten. Darüber hinaus liegen zu dem Anteil an Streckensperrungen, die durch Baumstürze o.ä. von privaten Grundstücken verursacht wurden, keine Zahlen vor; gleiches gilt über Schäden an Fahrzeugen.

Dies zeigt deutlich, dass Infrastrukturprobleme, die durch Wetterereignisse entstehen, nicht in erster Linie durch eine Änderung des Rechtsrahmens geändert werden können, sondern dass es einer Änderung der Unternehmenspolitik des Betreibers der Schienenwege – der DB Netz AG – bedarf. Es müssen deutlich mehr Mittel für das Vegetationsmanagement zur Verfügung gestellt werden und das Management konsequenter durchgeführt werden.

3. Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Hier handelt es sich fast ausschließlich um redaktionelle Änderungen, die aufgrund der Änderung des europarechtlichen Rahmens erforderlich werden und somit der Klarstellung dienen. Positiv ist der Verweis (in den §§ 50-51,53, 53a sowie in der Streichung des Anhangs 8) auf den delegierten Rechtsakt („Annex VII“) zur „Recast“-Richtlinie 2012/34/EU, dessen Umsetzung derzeit Gegenstand eines Beschlusskammerverfahrens bei der Bundesnetzagentur ist.

Bei der Änderung des § 78 zu den regelmäßigen Sondergutachten der Monopolkommission zum Stand des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich – wenn er denn jetzt geändert werden soll – bietet es sich an, der Bundesregierung eine Frist zur Reaktion auf das Gutachten der Monopolkommission zu setzen. Auf das Gutachten des Jahres 2017 ließ die Reaktion der Bundesregierung fast eineinhalb Jahre auf sich warten, was Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Umgangs der Bundesregierung mit der Expertise der von ihr eingesetzten Kommission hervorruft.

4. Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungs-gesetzes

Nach dem vorgeschlagenen § 3 Absatz (4) soll die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt werden. Das BMVI verfolgt das Ziel, die Gebühren künftig einheitlich auf dem Bundesgebührengesetz zu gründen. Damit sollen die Zuständigkeiten von Bund und Ländern entflochten werden, denn die Begründung einer Gebühr auf § 22 Abs. 4 des Bundesgebührengesetzes bedürfte dann nicht mehr der (heute notwendigen) Zustimmung des Bundesrats.

Auf dem ersten Blick mag dies als sinnvolle Vereinheitlichung erscheinen (und aus dieser Perspektive gerechtfertigt sein). Bedenkt man aber, dass eine vom BMVI gewünschte Änderung der Gebührenverordnung seit Jahren von der gesamten Branche einhellig abgelehnt wird (siehe neben anderen die mofair-Stellungnahme: <https://mofair.de/positionen/#positionen/positionen/keine-weitere-be-nachteiligung-der-schiene/>) und im September 2018 vom Bundesrat mit 16:0 abgelehnt worden ist, liest sich der Sachverhalt etwas anders. Es entsteht der böse Schein, dass sich das BMVI des lästigen Widerstands der Bahnbranche und der Länder entledigen möchte, um die Änderungen, die erhebliche wirtschaftliche Belastungen für die Eisenbahnunternehmen mit sich bringen würden, dennoch durchzusetzen. Erste Gebührenbescheide auf dieser noch gar nicht gültigen Grundlage wurden von voreiligen Mitarbeitern bereits versendet. Vor diesem Hintergrund lehnen wir die Änderung ab.

Gleiches gilt für die vorgeschlagene Änderung des § 4 (6). Statt des Eisenbahn-Bundesamtes geht es hier um Gebühren, die die Bundesnetzagentur erhebt. Die materielle Rechtssetzung ist derzeit im Verfahren; mofair hat sich hierzu ebenfalls ablehnend geäußert: <https://mofair.de/positionen/#positionen/positionen/keine-neuen-gebuehren-fuer-die-schiene-rechtsschutz-sichern/>. Konsequenterweise lehnen wir auch diese vorgesehene Gesetzesänderung ab.

5. Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes

Keine Einwendungen.

6. Änderung des Gesetzes zu Aktualisierung der Strukturform des Gebührenrechts des Bundes

Die geplante Änderung an diesem Gesetz ergibt sich aus der Änderung am Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (siehe oben unter 4.).

7. Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

Keine Einwendungen.

8. Fazit

Neben kleineren Änderungen sind also zwei Aspekte inhaltlich relevant, nämlich

- das Ansinnen, die Privateigentümer, von deren Grund eine Gefahr für den Eisenbahnverkehr ausgehen kann, stärker in die Pflicht zu nehmen. Der Ansatz ist richtig, kann aber die Probleme in Bezug auf die Vegetationskontrolle keineswegs allein lösen.
- Der Versuch, in einer laufenden Debatte über weitere Lasten für den Eisenbahnbereich, die diesen im intermodalen Wettbewerb schwächen, die Zustimmungspflicht der Länder zu zwei entsprechenden Gebührenverordnungen zu umgehen. Dieser Versuch darf nicht zum Erfolg führen.