

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

(EbRbG)

A. Problem und Ziel

Mit diesem Gesetz werden Vorschriften im Eisenbahnbereich geändert, indem Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen und eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen werden. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen. Die genannten Änderungen betreffen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, das Bundesnichtraucherschutzgesetz, das Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes, das Bundeswaldgesetz sowie das Schienenlärmenschutzgesetz.

Durch die Änderung des § 23 AEG wird den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist. Darüber hinaus werden auch hier Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen.

Die bisherigen Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erfüllung ihrer Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs sowie der Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand haben sich für den Bereich der Vegetationskontrolle in der Praxis als nicht ausreichend erwiesen. Bei Extremwetterereignissen häufen sich Baumstürze, die zur Einstellung des Eisenbahnverkehrs führen und Gefahren für die Nutzer des Schienenverkehrs und Eisenbahnanlagen schaffen. Durch die Regelung des § 24 und § 24a AEG sollen insbesondere von Grundstücken Privater 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. Gleichzeitig sollen die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft berücksichtigt werden.

B. Lösung

Durch dieses Gesetz werden die zur Rechtsbereinigung erforderlichen Änderungen in den Fachgesetzen vorgenommen, die den Eisenbahnbereich betreffen. Zudem wird das Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG auf den Träger der Straßenbaulast ausgeweitet und es werden Informationspflichten zur Stärkung der Transparenz des Freistellungsverfahrens eingeführt. Mit diesem Gesetz zur Neuregelung des § 24 und § 24a AEG werden rechtliche Handlungsmöglichkeiten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ähnlich der bereits bestehenden Möglichkeiten der Straßenbaulastträger geschaffen. Darüber hinaus erfolgt eine Klarstellung der Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, vegetationsbedingte Gefahrensituationen für den Eisenbahnbe-

trieb abzuwehren, soweit Eigentümer und Besitzer von Grundstücken ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

2. Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz voraussichtlich ein geringer Erfüllungsaufwand.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Auf Bundesebene entsteht durch die Änderung des § 23 AEG ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 344 Euro pro Jahr und ein einmaliger Umstellungsaufwand von 2 328 Euro.

Durch die Regelung des § 24 und § 24a AEG ergibt sich ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand auf Bundesebene in Höhe von 620 800 Euro pro Jahr.

2. Länder und Kommunen

Auf Länderebene entsteht ein geringfügiger Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

(EbRbG)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08. August 2020 (BGBl. I S. 1795) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4b Absatz 1 Satz 4 werden die Wörter Nummer „1 Buchstabe f“ durch die Angabe „Nummer 1f“ ersetzt.
2. § 5 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, soweit es sich um die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EG Nr. L 315 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung handelt.“

3. Die Überschrift zu § 5b wird wie folgt gefasst:

„§ 5b

Eisenbahn-Unfalluntersuchung“

4. In § 5e Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „der Bundesstelle“ durch die Wörter „einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung“ ersetzt.
5. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Keiner Unternehmensgenehmigung bedürfen

1. der Betreiber einer Serviceeinrichtung,

2. der Betreiber einer Werksbahn und

3. Tätigkeiten im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2, sofern die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Für jede Eisenbahninfrastruktur darf es nur eine Unternehmensgenehmigung geben. Wird eine Eisenbahninfrastruktur nach § 11 abgegeben oder 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.“

6. § 7f Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden nach dem Wort „Rechtsverordnungen“ die Wörter „sowie etwaigen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts“ eingefügt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„§ 38 Absatz 2 bleibt unberührt.“

7. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden

aa) in Satz 2 die Wörter „und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt;

bb) in Satz 3 die Wörter „einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „von Vereinbarungen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen, wenn der Tarif einen nach Artikel 3 Absatz 2 oder 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzten Höchsttarif übersteigt.“

8. § 14a wird wie folgt geändert:

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

„a) die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,“.

b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder“.

9. § 14c wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden:

aa) In Satz 1 die Wörter „§ 5 zuständigen Genehmigungsbehörde“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1a, Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 oder Nummer 4a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde“ ersetzt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

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

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen

1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland: vor Aufnahme des Verkehrs und

2. von Wagenhaltern ohne Sitz im Inland: vor der nicht selbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.“

10. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und der Absatz wie folgt gefasst:

„Für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind, sofern es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt, nach Maßgabe des Landesrechts Behörden der Länder oder die Kreise, Gemeinden oder Gemeindeverbände, im Übrigen Behörden des Bundes.“

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

11. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „auf dem“ durch die Wörter „auf denen“ ersetzt, wird nach den Wörtern „des Eigentümers des Grundstücks“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und werden nach den Wörtern „der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet,“ die Wörter „oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,“ eingefügt.

bb) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze 2 bis 5 eingefügt:

„Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlage mehr befindet. 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 erfolgen. Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung der nicht betriebsnotwendigen Anlagen keine Voraussetzung. Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„Die oberste Landesplanungsbehörde ist zudem vor der Entscheidung nach Absatz 1 über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren.“

bb) Im neuen Satz 3 werden die Wörter „sechs Monate“ durch die Wörter „drei Monate“ ersetzt.

c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach den Wörtern „Die Entscheidung über die Freistellung ist“ die Wörter „neben dem Antragsteller“ eingefügt.

d) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten.“

12. § 24 wird wie folgt gefasst:

„§ 24 Verkehrssicherungspflicht der Eigentümer

Der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks sind verpflichtet, auf dem Grundstück innerhalb eines Streifens von 50 Metern entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, die notwendigen, ihnen möglichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um konkrete Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation zu abzuwehren.“

13. Nach § 24 wird § 24 a neu eingefügt:

„§ 24 a Pflichten der Betreiber der Schienenwege

(1) Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 ist der Betreiber der Schienenwege, unbeschadet der vorrangigen Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks, verpflichtet, den Baumbestand in dem in § 24 genannten Bereich darauf zu sichten, ob konkrete Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 abzuwehren sind.

(2) Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, Grundstücke zu dem in Absatz 1 genannten Zweck zu betreten. Dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks ist eine Maßnahme nach Absatz 1 mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung anzukündigen; ihnen ist die Gelegenheit einzuräumen, bei Maßnahme nach Absatz 1 anwesend zu sein. Der Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks mit erkennbarem Wohnzusammenhang ist verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege bei einer dringenden Gefahr für die

Sicherheit des Schienenverkehrs unverzüglich Zugang zu gewähren. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) Der Betreiber der Schienenwege hat das Ergebnis der Inspektion nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eine Kopie der sein Grundstück betreffenden Dokumentation auszuhändigen. Der Eigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigte ist auf Verlangen befugt, die vom Betreiber der Schienenwege über das Grundstück angefertigten Aufzeichnungen einzusehen.

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.

(4) Bei Gefahr im Verzug für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume hat der Betreiber der Schienenwege die von ihnen ausgehende Gefahr unverzüglich zu beseitigen. Der Eigentümer oder Besitzer hat die Beseitigung umsturzgefährdeter Bäume zu dulden und dem Betreiber der Schienenwege die durch die Beseitigung entstandenen notwendigen Kosten zu erstatten. Abweichend von Satz 2 kann der Eigentümer oder Besitzer die erforderlichen Maßnahmen im Benehmen mit dem Betreiber der Schienenwege ohne schuldhaftes Verzögern selbst durchführen. Der Betreiber der Schienenwege hat umsturzgefährdete Bäume nach Möglichkeit so zu fällen, dass der verbleibende Baumbestand nicht beschädigt wird und die Verwertbarkeit des gefällten Baumes soweit wie möglich erhalten bleibt. Eingeschlagene Bäume sind auf dem Grundstück zu belassen oder dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstückes auszuhändigen. Ein Ersatzanspruch des Eigentümers oder Besitzers hinsichtlich der entgangenen Zuwachsleistung beseitigter Bäume besteht nicht. Beschädigungen des Eigentums, die auf die unsachgemäße Durchführung der Schutzmaßnahmen durch den Betreiber oder durch ein von ihm zu diesem Zwecke beauftragtes Unternehmen zurückzuführen sind, hat der Betreiber der Schienenwege dem Eigentümer oder dinglich Berechtigten zu ersetzen.

(5) Die für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 zuständige Behörde ist berechtigt, Grundstücke im Sinne des § 24 zu betreten, um die Einhaltung der dem Betreiber der Schienenwege gemäß den Absätzen 1, 3 und 4 obliegenden Pflichten stichprobenhaft zu überwachen. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(6) Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Abschnitts des Bundeswaldgesetzes bleiben unberührt. Die Ziele der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen.“

14. § 26 Absatz 4 wird wie folgt geändert

- a) In Nummer 1 wird die Bezeichnung „1.“ gestrichen und das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.

b) Die Nummer 2 wird aufgehoben.

15. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 werden die Wörter „nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste nach § 3 Nr. 1“ durch die Wörter „nach § 12 Absatz 3 Satz 1 dort genannte Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. einer Rechtsverordnung nach

a) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, Nummer 1b, 10 erster Halbsatz oder zweiter Halbsatz Buchstabe a oder d, Nummer 13 erster Halbsatz oder Nummer 14 erster Halbsatz,

b) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d oder e, Nummer 9, 10 zweiter Halbsatz Buchstabe b oder c, Nummer 13 zweiter Halbsatz, Nummer 14 zweiter Halbsatz oder Nummer 15 oder

c) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 oder 5 oder Absatz 2 Nummer 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder“.

16. § 29 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist

1. in den Fällen des § 28 Absatz 1 im Bereich der Unternehmen, die der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen, und

2. in den Fällen des § 9 der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung in Bereichen, die der Überwachung des Bundeseisenbahnvermögens unterliegen,

das Eisenbahn-Bundesamt. § 64b Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und § 49 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen bleiben unberührt.“

17. § 30 wird aufgehoben.

18. § 35 wird aufgehoben.

19. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird aufgehoben.

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Wer am [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens] von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich Deckung erhält, hat dies der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde bis zum [Einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten] nachzuweisen.“

Artikel 2

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:

„(4) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden Gebühren und Auslagen erhoben. Bis zum Inkrafttreten der Regelung eines Gebührentatbestandes, der mit einer Rechtsverordnung nach § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), oder nach § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) eingeführt wird, sind die Gebühren im Einzelfall festzusetzen an Hand des

1. mit dieser Leistung verbundenen Verwaltungsaufwandes und
2. des wirtschaftlichen Wertes, der Bedeutung oder
3. des sonstigen Nutzens dieser Leistung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Bundesnetzagentur werden Gebühren und Auslagen erhoben. Bis zum Inkrafttreten der Regelung eines Gebührentatbestandes, der mit einer Rechtsverordnung nach § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) eingeführt wird, sind die Gebühren im Einzelfall festzusetzen an Hand des

1. mit dieser Leistung verbundenen Verwaltungsaufwandes und
2. des wirtschaftlichen Wertes, der Bedeutung oder
3. des sonstigen Nutzens dieser Leistung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners.“

- b) Absatz 7 wird aufgehoben.

3. § 10 Absatz 1 und 2 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes

§ 2 Nummer 3 des Bundesnichtraucherschutzgesetzes vom 20. Juli 2007 (BGBl. I S. 1595) wird wie folgt gefasst:

1. „3. Personenbahnhöfe der öffentlichen Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 3 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14) Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

Artikel 4

Änderung des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes

Artikel 4 Absatz 117 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juni 2019 (BGBl. I S. 754) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 5

Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804) wird wie folgt geändert:

1. In § 8 Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.
2. In § 8 Absatz 4 wird die Angabe „Satz 1“ gestrichen.
3. In § 11 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „2 Satz 1 und 4 und Absatz 3“ durch die Wörter „2, 3 Satz 3 oder Absatz 4“ ersetzt.
4. § 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 6 werden die Wörter „Satz 1 und 4“ durch die Wörter „oder 3 Satz 3“ ersetzt.
 - b) In Nummer 7 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 4“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)

§ 2 Absatz 2 des Bundeswaldgesetzes vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Januar 2017 (BGBl. I S. 75) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.

3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen auf Gleisanlagen.“

Artikel 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit diesem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen und eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch das Gesetz werden Rechtsänderungen im Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, im Bundesnichtraucherschutzgesetz, im Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes, im Bundeswaldgesetz sowie im Schienenlärmschutzgesetz vorgenommen. Diese Rechtsänderungen dienen überwiegend der Rechtsbereinigung. Mit der Änderung des § 23 AEG wird zudem den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist und konkurrierende Straßenplanungen verhindert werden. Darüber hinaus werden auch hier Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen.

Ziel der Regelungen in § 24 und § 24a AEG ist es, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Grundstücken, die an eine Eisenbahninfrastruktur angrenzen, unabhängig von den Eigentums- und Besitzverhältnissen der Grundstücke eine effektivere Vegetationskontrolle zu ermöglichen, wenn und soweit dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

Gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 3 Satz 2 AEG besteht die Pflicht zur Gewährleistung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Eisenbahnbetrieb sowie der Erhaltung des betriebssicheren Zustands der Eisenbahninfrastruktur. Die in den letzten Jahren vermehrt aufgetretenen Extremwetterereignisse zeigen die Vulnerabilität der Eisenbahninfrastruktur für wetterbedingte Störungen auf. Der Deutsche Wetterdienst prognostiziert infolge von Klimaerwärmungen eine Zunahme der Anzahl und des Ausmaßes von Stürmen, extremen Regenfällen und Hitzewellen. Vor diesem Hintergrund soll der Schutz von Eisenbahninfrastrukturanlagen erhöht werden. Durch die vorliegende Regelung sollen im Bereich der Vegetationskontrolle vergleichbare rechtliche Grundlagen für die Verkehrsträger Straße und Schiene geschaffen werden. Die Regelung orientiert sich in den Grundzügen an § 11 Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs. Am 14.08.2017 wurden die die Zuständigkeit betreffenden Änderungen an dieser Norm im Bundesgesetzblatt veröffentlicht (BGBl I 2017,3122 (3150) – Artikel 17).

Gleichzeitig sollen die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft berücksichtigt werden. Die Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Abschnitts des Bundeswaldgesetzes bleiben durch die Regelung unberührt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

Die Zustimmungsbedürftigkeit durch den Bundesrat ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 und Satz 2 Grundgesetz. Zum einen werden Regelungen zur Eisenbahnverkehrsverwaltung getroffen, zum anderen ist auch der Schienenpersonennahverkehr betroffen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit EU-Recht vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

Innerhalb der eisenbahnrechtlichen Gesetze werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen. Zudem wird eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch diesen Gesetzesentwurf werden Regelungen zum Teil klarer formuliert und Verweisungen angepasst. Hierdurch wird die Rechtsanwendung insgesamt vereinfacht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Mittelbar wird das Leitprinzip, den sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft zu wahren und zu verbessern durch diesen Gesetzesentwurf, insbesondere durch die Regelungen zur Vegetationskontrolle an Eisenbahnbetriebsanlagen positiv berührt. Denn durch eine funktionierende Infrastruktur und ein funktionierendes, wettbewerbsfähiges

ges Eisenbahnsystem wird im Ergebnis Teilhabe im Bereich Mobilität ermöglicht. Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger wird durch den Gesetzentwurf gefördert, in dem störende Einflüsse auf den flüssigen Eisenbahnbetrieb, z.B. durch die Gefahr umstürzender Bäume, soweit möglich vermieden wird.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

3.1 Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

3.2 Länder und Gemeinden

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte von Ländern und Gemeinden.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Die in § 24 AEG geregelten Verkehrssicherungspflichten der Eigentümer und Besitzer von Grundstücken entlang von Eisenbahninfrastruktur bestehen bereits aufgrund der aktuellen Rechtslage. Zum anderen sieht § 24 a sowohl Schadens- als auch Aufwendungsersatzansprüche gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz voraussichtlich ein geringer Erfüllungsaufwand.

Das für die Betriebsanlage zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG stets beteiligt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen entsteht im geringen Maß erhöhter Aufwand.

Durch die Regelung des § 24 a AEG entsteht der Wirtschaft ein voraussichtlich geringer Erfüllungsaufwand. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet, Freischnitte entlang aller Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen, auch wenn die Grundstücke, von denen die Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in bestimmten Fällen zu Schadensersatz- und Aufwendungsersatzpflichten gegenüber den betroffenen Eigentümern/Besitzern verpflichtet. Die Höhe dieser Zahlungen ist davon abhängig, wie intensiv

die Eisenbahninfrastrukturunternehmen von ihren Handlungsmöglichkeiten Gebrauch machen. Zum anderen steht dieser neuen Pflicht eine Ersparnis der bisher für die Durchsetzung zivilrechtlicher Entfernungsansprüche aufzuwendenden Mittel gegenüber. Die Wirtschaft wird dadurch entlastet, dass die Schäden an der Eisenbahninfrastruktur und Streckensperrungen infolge von Extremwetterereignissen verringert werden.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Bund

Auf Bundesebene entsteht durch die Änderung des § 23 AEG ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 344 Euro pro Jahr und ein einmaliger Umstellungsaufwand von 2 328 Euro.

Durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG ergibt sich ein Verwaltungsaufwand auf Bundesebene in Höhe von 620 800 Euro pro Jahr.

Im Einzelnen:

Durch die Vorgabe des Artikel 1 zu § 23 AEG entsteht auf Bundesebene durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen sowie der Erweiterung der Informationspflichten innerhalb der Verfahren ein höherer Verwaltungsaufwand. Dieser wird jedoch nicht umfänglich durch ein entsprechend höheres Gebührenaufkommen ausgeglichen. Soweit die Antragsberechtigung auf den Träger der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße erweitert wird, entfällt auf Grund dessen Gebührenfreiheit nach § 8 Absatz 1 und 2 BGebG die Erhebung einer Gebühr. Die erweiterten Informationspflichten können ebenfalls nicht durch Gebühren bzw. Auslagen refinanziert werden.

Es entsteht ein geringer einmaliger Umstellungsaufwand durch die Anpassung von Vorlagen von 50 Stunden und durch das Einrichten einer Schnittstelle zur Prüfung des Vorliegens einer bestandskräftigen Stilllegungsentscheidung von 10 Stunden. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt 2 328 Euro bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro.

Vorgabe: Erweiterung der Antragstellerbefugnis für Freistellungsanträge auf den Straßenbaulastträger

Es werden derzeit etwa 430 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigung auf Straßenbaulastträger, die Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigen, wird sich voraussichtlich das Antragsvolumen um weitere 100 Anträge erhöhen. Die Bearbeitungszeit für einen Antrag beträgt durchschnittliche 9 Stunden und 15 Minuten. Damit entsteht ein zusätzlicher Zeitaufwand von 925 Stunden für die Bearbeitung von Freistellungsanträgen. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beträgt der Erfüllungsaufwand für diese Vorgabe insgesamt 35 890 Euro.

Zudem ist nach den Erfahrungswerten des Eisenbahn-Bundesamtes davon auszugehen, dass sich durch die zusätzlichen 100 Anträge des Trägers der Straßenbaulast die Widerspruchsverfahren von durchschnittlichen 6 auf 8 Verfahren, sowie die Klageverfahren von durchschnittlichen 5 auf 6 Verfahren erhöhen. Für die Widerspruchsverfahren ist ein Erfüllungsaufwand von jeweils 65 Stunden, sowie für ein Klageverfahren von ca. 215 Stunden anzusetzen. Damit beläuft sich der zusätzliche Erfüllungsaufwand bei 345 Stunden für zu erwartende Widerspruchs- und Klageverfahren bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf 13 386 Euro.

Insgesamt entsteht durch die Erweiterung der Antragsbefugnis auf den Träger der Straßenbaulast ein Erfüllungsaufwand von 49 276 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt.

Vorgabe: Prüfung des Eintritts der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung

Es werden derzeit durchschnittlich 430 und künftig etwa 530 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Hierbei ist verwaltungsintern zu prüfen, ob die Betriebsanlagen, die sich auf dem freizustellenden Grundstück befinden, stillgelegt worden sind. Der Verwaltungsaufwand für diese Überprüfung beläuft sich auf durchschnittlich 0,5 Stunden je Antrag, d.h. insgesamt auf 265 Stunden. Damit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 10 282 Euro.

Vorgabe: Information der obersten Landesplanungsbehörde sowie der betroffenen Gemeinden vor der Entscheidung

Es werden derzeit durchschnittlich 430 und künftig etwa 530 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Vor der Entscheidung sind die obersten Landesplanungsbehörde sowie die betroffenen Gemeinden über die Einleitung des Freistellungsverfahrens zu informieren. Der Verwaltungsaufwand für diese Unterrichtung beläuft sich auf durchschnittlich 1 Stunden je Antrag, d.h. insgesamt auf 530 Stunden. Damit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 20 564 Euro.

Vorgabe: Zustellung der Freistellungsentscheidung an den Träger der Straßenbaulast als Antragsteller

Dem Antragsteller ist die Entscheidung zuzustellen. Durch die Erweiterung der Antragsbefugnis auf den Träger der Straßenbaulast kommen ca. 100 Anträge künftig hinzu. Für die Zustellung der Entscheidungen auf diese Anträge hin entsteht ein Erfüllungsaufwand mit einem Zeitaufwand von jeweils 0,5 Stunden je Antrag, d.h. von 50 Stunden. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beläuft sich der Erfüllungsaufwand auf insgesamt 1 940 Euro.

Vorgabe: Information der oberste Landesplanungsbehörde über die Entscheidung

Die Entscheidung über den Freistellungsantrag ist der oberste Landesplanungsbehörde zusätzlich zuzustellen. Bei künftig 530 Anträgen beim Eisenbahn-Bundesamt pro Jahr und einem Zeitaufwand von 0,5 Stunden je Antrag, d.h. von insgesamt 265 Stunden, beläuft

sich der Erfüllungsaufwand der Verwaltung aus dieser Informationspflicht bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 10 282 Euro.

Die Mehrausgaben werden finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Durch die Regelung des § 24a AEG entsteht dem Eisenbahn-Bundesamt ein zusätzlicher Personalaufwand von 10 P. Neben einer Prüfung des von der DB Netz AG jährlich einzureichenden zusammenfassenden Berichts über die durchgeführten Überwachungen und der gegebenenfalls daraus resultierenden Maßnahmen, für den nur ein geringer zusätzlicher Personalaufwand zu erwarten ist, entfällt der wesentliche Personalaufwand auf die durch das Eisenbahn-Bundesamt durchzuführende stichprobenhafte, fachtechnische Überwachung und die Ahndung von etwaigen Verstößen.

Vorgabe 1: Stichprobenhafte, fachtechnische Überwachung

Das Streckennetz der DB Netz AG beläuft sich auf ca. 31.800 km. Es wird davon ausgegangen, dass hiervon ca. 21.700 km baumbestanden sind. Um repräsentative Aussagen bei einer stichprobenartigen Überprüfung zu erhalten, sollten ca. 3% dieses baumbestanden Streckennetzes überwacht werden. Pro Jahr sind daher rund 650 km vom Eisenbahn-Bundesamt zu überwachen. Die zu überwachende Fläche beträgt jeweils 50 Meter zu beiden Seiten der Gleise. Ferner ist davon auszugehen, dass ein Mitarbeiter pro Tag eine Strecke von ca. 2 km Strecke kontrollieren kann. Für die reine Überwachungstätigkeit sind daher pro Jahr 325 Arbeitstage erforderlich, was einem Personalaufwand von 1,5 P entspricht.

Die Überwachungsmaßnahmen beschränken sich jedoch nicht auf die reine Begehungszeit. Hinzu kommt die ergänzende Begutachtung von einzelnen auffälligen Bäumen. Hier wird eine nähere Begutachtung von 5% der vorhandenen (relevanten) Bäume angenommen, was zu einem Personalaufwand von 5,0 P führt.

Für die stichprobenartige, fachtechnische Überwachung fällt daher beim Eisenbahn-Bundesamt ein zusätzlicher Personalbedarf von insgesamt 6,5 P an.

Vorgabe 2: Ahndung von Verstößen

Werden im Rahmen der stichprobenartigen, fachtechnischen Überwachung eine fehlerhaft durchgeführte Vegetationskontrolle oder falsch eingestuft Bäume festgestellt, so sind seitens des Eisenbahn-Bundesamts Maßnahmen zu veranlassen, die zu einem weiteren Personalaufwand führen.

Auszugehen ist davon, dass bei 2% der Überwachungen Verstöße auftreten, was geschätzt etwa 320 Bäume pro Jahr betrifft. In diesen Fällen ist jeweils ein Verwaltungsverfahren einzuleiten. Bei einem Zeitaufwand von 16 Stunden je Verwaltungsvorgang fallen

hierdurch 620 Arbeitstage an, was einem Personalaufwand von 3,0 P entspricht. Durch die Bearbeitung etwaiger Widerspruchs- und Klageverfahren fallen zusätzlich rund 0,5 P an. Insgesamt entfallen damit 3,5 P auf die Ahndung von Verstößen.

Insgesamt stellt sich demnach der Personalaufwand im Eisenbahn-Bundesamt wie folgt dar:

Vorgabe	Zeitaufwand (pro Jahr)	Durchschnittlicher Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Berechnung
Vorgabe 1: Stichprobenhafte, fachtechnische Überwachung	10 400 Stunden (6,5 P x 8 Stunden x 200 Arbeitstage)	38,80	10.400 x 38,80 = 403 520 Euro
Vorgabe 2: Ahndung von Ver- stößen	5 600 Stunden (3,5 P x 8 Stunden x 200 Arbeitstage)	38,80	5.600 x 38,80 = 217 280 Euro
Summe Personalaufwand pro Jahr			620 800 Euro

b) Länder und Kommunen

Auf Länderebene entsteht ein geringfügig erhöhter Erfüllungsaufwand. Länder und Kommunen sind im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG stets beteiligt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen entsteht im geringen Maß erhöhter Aufwand.

Länder und Kommunen entstehen durch § 24 und § 24a AEG kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher; gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Das Gesetz hat indirekt positive Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland. Durch die Maßnahmen zur Vegetationskontrolle an Eisenbahnbetriebsanlagen kann bundesweit ein reibungsloser Schienenverkehr verbessert werden, was sich vorteilhaft auf gleichwertige Lebensverhältnisse wirken kann.

VII. Befristung; Evaluierung

Keine.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 4b Absatz 1 Satz 4)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 3 AEG)

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EG Nr. L 315 S. 1) ersetzt.

Die Vorschrift konkretisiert die Regelung des § 1 Regionalisierungsgesetz, nach dem die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, die von Stellen wahrgenommen wird, die durch Landesrecht bestimmt werden.

Zuständig für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder. Auch für den Sonderfall „Anerkennung von Nahverkehrstarifen in Fernzügen“ gilt nichts Anderes. Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden Aufträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen vereinbart. Es ist zwischen dem Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ und dem Zug, durch den dieser Verkehrsdienst erbracht wird, zu unterscheiden. Im gleichen Zug können daher unterschiedliche Tarife zur Anwendung kommen. Will ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Streckenabschnitt die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abdecken, ist dafür ein eigener Nahverkehrstarif zulässig, auf dessen Grundlage dann auch ein Beförderungsvertrag über eine Eisenbahnverkehrsleistung im Nahverkehr geschlossen werden kann. Fährt z.B. ein Zug von München über Bonn-Köln nach Hamburg,

ist der Transport von München nach Hamburg Fernverkehr. Wird der Zug aber im Streckenabschnitt Bonn-Köln für den Nahverkehr mit einem eigenen Tarif freigegeben, liegt insoweit Nahverkehr vor. Für diesen sind die Länder zuständig.

Zu Nummer 3 (§ 5b AEG - Überschrift)

In § 5b werden neben den Aufgaben und Befugnissen der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung auch weitere Sachverhalte geregelt, wie die erweiterten Mitwirkungspflichten der Eisenbahnen in Absatz 4. Daher ist die Überschrift allgemeiner zu fassen.

Zu Nummer 4 (§ 5e Absatz 4 Satz 1)

Ein Redaktionsversehen wird beseitigt und die korrekte Bezeichnung eingefügt.

Zu Nummer 5 (§ 6 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1 Satz 2 AEG)

Redaktionelle Bereinigung. Es war unklar, worauf sich der Halbsatz „soweit die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird“ bezieht.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 5 AEG)

Die Regelung des § 6 Absatz 5 AEG verpflichtet die Genehmigungsbehörde bei Wechsel des Betreibers im Ergebnis zur Aufhebung der bisher für ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen geltenden Genehmigung zum Betrieb der betreffenden Eisenbahninfrastruktur. Allerdings ist weder in § 6 AEG noch in § 6g AEG eine Rechtsgrundlage für den Widerruf einer Genehmigung bei Wechsel des Betreibers gemäß § 6 Absatz 5 AEG geschaffen worden. Sofern kein Widerrufsgrund nach § 6g Absatz 1 AEG oder gemäß § 49 VwVfG bzw. ein Grund für die Rücknahme nach § 48 VwVfG vorliegt, besteht selbst im Falle einer Einigung über die Abgabe der Eisenbahninfrastruktur an einen neuen Betreiber, keine Rechtsgrundlage für die Aufhebung der zuvor erteilten Genehmigung. So hat das abgebende Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere bisher nicht die Möglichkeit, die ihm erteilte Unternehmensgenehmigung „zurückzugeben“. Für den Fall, dass sich zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Abgabe einer Eisenbahninfrastruktur einigen, wird daher eine Widerrufsmöglichkeit einer bereits erteilten Genehmigung normiert.

Zu Nummer 6 (§ 7f Absatz 1 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 7f Absatz 1 Satz 2 AEG)

Eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedarf, benötigt für die Aufnahme des Betriebes oder für die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt, eine Erlaubnis der zuständigen Aufsichtsbehörde. Eine solche Erlaubnis wird erteilt, wenn nicht mehr nur die Anforderungen nach dem Allgemeinen

Eisenbahngesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind, sondern auch die Anforderungen nach etwaigen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts erfüllt sind. Durch die Ergänzung wird den landesrechtlichen Vorschriften Geltung verschafft, die insbesondere für nichtöffentliche Eisenbahnen von Bedeutung sein können.

Zu Buchstabe b (§ 7f Absatz 1 Satz 3 AEG)

Die Vorschrift des § 38 Absatz 2 AEG gilt weiterhin und ist bei der Prüfung der Voraussetzungen nach § 7f AEG zu beachten.

Zu Nummer 7 (§ 12 AEG)

Zu Buchstabe a aa und bb (§ 12 Absatz 3 AEG)

Redaktionelle Änderung, da die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben wurde. 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 l der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 5 Satz 1 AEG)

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen können auf der Grundlage des Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht nur durch Dienstleistungsaufträge, sondern auch allgemein durch allgemeine Vorschriften geregelt werden. Die Regelung dient der Klarstellung, dass es auch in diesem Fall Reaktionsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde gibt.

Zu Nummer 8 (§ 14a AEG)

Zu Buchstabe a (§ 14a Absatz 1 Nummer 1 und 2 AEG)

Redaktionelle Änderung. Im Versicherungsaufsichtsgesetz wurde der bisherige § 1 Absatz 3 Nummer 3 unverändert zum neuen § 3 Absatz 3 Nummer 4.

Zu Buchstabe b (§ 14a Absatz 2 Nummer 1 AEG)

Redaktionelle Änderung. Im Versicherungsaufsichtsgesetz wurde der bisherige § 1 Absatz 3 Nummer 3 unverändert zum neuen § 3 Absatz 3 Nummer 4.

Zu Nummer 9 (§ 14c AEG)

Zu Buchstabe a aa (§ 14c Absatz 1 Satz 1 AEG)

Welcher Behörde gegenüber der Nachweis der Versicherung zu erbringen ist, war durch den Anknüpfungspunkt „Genehmigungsbehörde“ nicht eindeutig geregelt, da eine Reihe von Sonderzuständigkeiten bestehen und die Regelung zu den Wagenhaltern auf die Aufsichtsbehörde verweist (§ 32 AEG) und nicht in allen Fällen eine Identität der Aufsichts-

behörde mit der Genehmigungsbehörde besteht. Erforderlich ist die Erbringung des Nachweises gegenüber der jeweiligen Aufsichtsbehörde, da diese die Information über das Bestehen der Haftpflichtversicherung zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt. Durch die Neufassung haben die Betroffenen die entsprechende Meldung nun stets bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu machen. Wer für den Bund oder die Länder handelt wird durch § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG geregelt. Die Zuständigkeiten sind im Einzelnen in der Anlage 1 zu Artikel 1 dargestellt.

Zu Buchstabe a bb (§ 14c Absatz 1 Satz 3 AEG)

Auch die von der Versicherungspflicht freigestellten Eisenbahnen müssen eine gleichwertige Bescheinigung über die Deckung von Haftpflichtansprüchen vorlegen.

Zu Buchstabe b (§ 14c Absatz 1 AEG)

Die Regelung wurde ohne Inhaltsänderung redaktionell neu gefasst.

Zu Nummer 10 (§ 15 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 15 Absatz 1 AEG)

Redaktionelle Änderung. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ersetzt. Die Absatzbezeichnung ist wegen der Aufhebung des Absatzes 2 zu streichen.

Zu Buchstabe b (§ 15 Absatz 2 AEG)

Nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 besteht grundsätzlich die Verpflichtung zur wettbewerblichen Vergabe der Leistungen. Im nationalen Vergaberecht ist dies bereits in § 131 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geregelt. Die Vorschrift ist daher überflüssig.

Zu Nummer 11 (§ 23 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 23 Absatz 1 AEG)

Zu Buchstabe a aa (§ 23 Absatz 1 Satz 1 AEG)

Mit der Gesetzesänderung wird der Kreis der Antragsberechtigten um die Träger der Straßen-baulast von vorhandenen oder künftig kreuzenden Straßen erweitert. Damit erhält der Träger der Straßenbaulast als Antragssteller die Möglichkeit, zur Verfolgung seiner Belange ein Frei-stellungsverfahren anzustoßen. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken soll für Grundstücke zum Zweck des Straßenbaus insoweit erleichtert werden, wenn die Stecke bereits stillgelegt ist. Damit soll vermieden werden, dass teure Kreuzungsbauwerke für tatsächlich und absehbar nicht genutzte Eisenbahninfrastrukturen errichtet werden müssen. Für bereits bestehende, errichtete Kreuzungsanlagen gilt § 14a Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Zudem ist eine redaktionelle Änderung enthalten.

Zu Buchstabe a bb (§ 23 Absatz 1 Satz 2 bis 5 AEG)

Zu Satz 2:

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden, die aber nach wie vor der eisenbahnrechtlichen Fachplanung unterworfen sind, ein Freistellungsverfahren erforderlich ist.

Zu Satz 3:

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass das Freistellungsverfahren erst nach erfolgter Stilllegung zulässig ist. Hierdurch soll vermieden werden, dass noch in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur der bestimmungsgemäßen Nutzung entzogen wird.

Zu Satz 4:

Diese Regelung dient der Klarstellung. Mit ihr soll eine Verzögerung durch eine notwendige Beräumung und Beseitigung von eisenbahntechnischen Anlagen und Einrichtungen vermieden und eine gegebenenfalls beabsichtigte Nachnutzung zu eisenbahnfremden Zwecken ermöglicht werden.

Zu Satz 5:

Die Rechtsfolgen der Freistellung werden klargestellt. Mit der Freistellung unterliegen die betreffenden Grundstücke wieder der allgemeinen Planungshoheit der Kommunen, der sie im Rahmen des bis dahin anzuwendenden Fachplanungsrechtes entzogen waren.

Zu Buchstabe b (§ 23 Absatz 2 AEG)

Zu Buchstabe b aa (§ 23 Absatz 2 Satz 2 neu AEG)

Durch die nunmehr vorgesehene Unterrichtung der obersten Planungsbehörden wird gewährleistet, dass diese von der beabsichtigten Freistellung zeitnah Kenntnis erlangen und gewährleistet wird, dass mögliche mit abzuwägende Gesichtspunkte in das Verfahren eingebracht werden können.

Zu Buchstabe b bb (§ 23 Absatz 2 Satz 3 AEG)

Diese Regelung dient der Beschleunigung des Verfahrens. Diese Frist wird durch die nunmehr verbesserte Information der Betroffenen als angemessen betrachtet.

Zu Buchstabe c (§ 23 Absatz 3 Satz 1 AEG)

Es handelt sich um eine Klarstellung, dass auch der Antragsteller über die Entscheidung im Antragsverfahren unterrichtet wird.

Zu Buchstabe d (§ 23 Absatz 3 Satz 2 AEG)

Die Unterrichtung der obersten Landesplanungsbehörde dient der zeitnahen Information über die getroffene Freistellungsentscheidung und gewährleistet, dass die oberste Landesplanungsbehörde unmittelbar von dem Übergang der Planungshoheit auf die jeweilige Kommune Kenntnis erlangt.

Zu Nummer 12 (§ 24 AEG)

Bedingt durch Extremwetterereignisse kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Baumstürzen, die Schienenwege blockierten oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstörten. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die bestehenden Pflichten der Eigentümer und dinglich Berechtigten von Grundstücken entlang der Bahnstrecke innerhalb des sicherheitsrelevanten Bereichs gesetzlich zu konkretisieren. § 24 bildet die im Richterrecht über Jahrzehnte entwickelte bestehende Rechtslage 1:1 ab. Die damit verbundene gesetzliche Normierung des Richterrechts soll die Situation für Rechtsunterworfenen und –anwender transparenter und leichter zugänglich machen und auf diesem Wege zur Rechtssicherheit beitragen. Abweichungen von der bestehenden Rechtslage sind nicht beabsichtigt, insbesondere auch um zu vermeiden, dass es einerseits zu unerwünschten Präzedenzwirkungen oder andererseits zu Eingriffen ins Eigentum betroffener Grundeigentümer kommt, welche die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten und ausgleichs- oder entschädigungsbedürftig wären.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ergibt sich aus § 823 Absatz 1 BGB grundsätzlich für jeden, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage schafft oder andauern lässt, die Verpflichtung, die notwendigen und zumutbaren Maßnahmen zu treffen, um andere vor Schäden zu bewahren. (BGH vom 13. Juni 2017 VI ZR 395/16; Senatsurteile vom 31. Mai 1988 VI ZR 275/87, vom 8. Oktober 2004 – V ZR 84/04.) Demnach hat derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, soweit möglich und zumutbar grundsätzlich dafür zu sorgen, dass von dort stehenden Bäumen keine Gefahr für die Rechtsgüter anderer wie öffentliche Verkehrsflächen ausgeht (BGH vom 13. Juni 2017 VI ZR 395/16, Senatsurteile vom 31. Mai 1988 – VI ZR 275/87; vom 30. Oktober 1973 – VI ZR 115/72; BHG, Urteile vom 8. Oktober 2004 – V ZR 84/04).

Mit Urteil III ZR 352/13 vom 6. März 2014 hat der BGH zudem klargestellt, wo er im Falle von Wald- bzw. Baumvegetation als potenzieller Gefahrenquelle die Grenzen des Zumutbaren sieht. Danach ist der Baum- bzw. Waldbesitzer im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zur Beseitigung von Bäumen oder Teilen von ihnen verpflichtet, die den Verkehr konkret gefährden, insbesondere, wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen. Dagegen hat der BGH eine Pflicht zur Entnahme von gesunden Bäumen, nur, weil sie z. B. einer naturbedingt vergleichsweise bruchgefährdeteren Baumart angehören, als unzumutbar bzw. unverhältnismäßig abgelehnt.

Eisenbahnen dienen nach 3 § AEG dem öffentlichen Verkehr. Schienenwege sind demnach öffentliche Verkehrsfläche. Daher muss der Verkehrssicherungspflichtige eines Grundstücks entlang einer Bahnstrecke die notwendigen, ihm möglichen und zumutbaren Maßnahmen ergreifen, damit von seinem Baumbestand keine konkreten Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs ausgehen. Eine solche Gefahr liegt insbesondere dann vor, wenn zu besorgen ist, dass umstürzende Bäume die Schienenwege blockieren oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstören.

Zur Gefahrenabwehr sieht der BGH es als notwendig, möglich und zumutbar an, dass der Verkehrssicherungspflichtige den Baumbestand im sicherheitsrelevanten Bereich in angemessenen Zeitabständen zum Beispiel auf Standsicherheit, Krankheitsbefall oder konkret bruchgefährdete Äste kontrolliert (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juni 2017 VI ZR 395/16; Senatsurteil vom 30. Oktober 1973 – VI ZR 115/72; BHG, Urteil vom 8. Oktober 2004). Zusätzlich zur regelmäßigen Beobachtung auf trockenes Laub, dürre Äste, Beschädigungen oder Frostrisse sind weitere Untersuchungen dort geboten, wo besondere Umstände, wie das Alter des Baums, sein Erhaltungszustand, die Eigenart seiner Stellung, sein statischer Aufbau oder ähnliche deutliche Warnhinweise auf eine konkret bestehende Umsturz- oder Astbruchgefahr liefern (BGH Urteil vom 6. März 2014 III ZR 352/13).

Als notwendig, möglich und zumutbar sieht der BGH zudem eine zeitnahe Beseitigung von konkreten Baumgefahren an: Der Verkehrssicherungspflichtige muss Bäume oder Teile von ihnen entfernen, die den Verkehr konkret gefährden, insbesondere wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen (BGH Urteil vom 6. März 2014 III ZR 352/13). Zur Vermeidung von damit möglicherweise verbundenen Gefahrenmomenten kann es – je nach örtlicher Situation – erforderlich werden, den Bahnbetrieb auf der jeweiligen Bahnstrecke vorübergehend zu unterbrechen und Oberleitungen abzuschalten. In solchen Fällen ist eine enge Abstimmung der Maßnahme mit dem Bahnbetreiber erforderlich (siehe § 24 a Absatz 4).

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert nicht die Beseitigung jeder potentiellen Gefahr. Zu entfernen sind nur solche Bäume oder Teile von ihnen, die den Verkehr konkret gefährden (siehe oben).

Da die Verkehrssicherungspflicht den Eigentümer oder dinglich Berechtigten zu einem bestimmten Umgang mit der in Satz 1 definierten Grundstücksfläche verpflichtet, stellt sie eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums dar. Die sich aus der Verkehrssicherungspflicht ergebenden notwendigen, möglichen und zumutbaren Schutzmaßnahmen sind darauf gerichtet, konkrete Gefahren für die Schienenverkehrssicherheit abzuwehren. Eine Alternative zur Entfernung konkreter Gefahräume oder Teile von ihnen besteht nicht.

Bei der Frage nach der vorrangigen Verpflichtung entweder des Eigentümers oder des dinglich Berechtigten entscheidet die tatsächliche Verfügungsgewalt über die jeweilige Gefahrenquelle. Wird die Verkehrssicherungspflicht auf einen Dritten delegiert, so wird der Dritte für den Gefahrenbereich nach allgemeinen Deliktgrundsätzen verantwortlich.

Die Tiefe des Grundstückstreifens innerhalb dessen eine Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf die Sicherheit des Schienenverkehrs besteht, bestimmt sich mit 50 Metern, in etwa dem 1,5-fachen der durchschnittlichen Höhe derjenigen Baumarten, die einen Großteil des deutschen Baumbestandes ausmachen. Innerhalb dieses Streifens können Bäume, die in Richtung der Gleisanlage umstürzen, im ungünstigen Fall die Schienenwege blockieren oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstören. Mit zunehmender Entfernung zur Gleisanlage nimmt das Risiko einer unmittelbaren Gefährdung des Eisenbahnbetriebs durch Baumgefahren deutlich ab; ein Schutzbereich von 50 m erscheint i. d. R. als ausreichend und verhältnismäßig.

Zu Nummer 13 (§ 24a)

Zu Absatz 1

Absatz 1 konkretisiert die Pflicht die Betreiber der Schienenwege, eine betriebssichere Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 AEG zu gewährleisten. Um eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten, tragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verantwortung dafür, Störungen im Zugbetrieb, insbesondere Unfälle und andere gefährliche Ereignisse zu vermeiden. Zu den Betreiberpflichten gehört auch eine effektive Vegetationskontrolle. Hierfür stellen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen qualifiziertes Personal und ausreichend finanzielle Mittel bereit.

Die Vegetationskontrollen sind regelmäßig, möglichst alle 9 bis 15 Monate, durchzuführen. Nach besonderen Witterungsereignissen (z.B. Sturm, Nassschnee oder Eisregen), bei Hinweisen auf akute Gefährdungen (z.B. Massenerkrankungen oder Massenvermehrungen von Schädlingen) oder bei oder starken Veränderungen im Baumumfeld (z.B. Fällung benachbarter Bäume, Aufgrabungen im Wurzelbereich durch Baumaßnahmen), können zusätzliche Inspektionen notwendig werden.

Unbeschadet der vorrangigen und in § 24 a dargestellten Verkehrssicherungspflicht der Eigentümer oder Besitzer wird das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit diesem Absatz verpflichtet, die von Drittgrundstücken ausgehenden Gefährdungen zu identifizieren und die dafür erforderliche Vegetationskontrolle durchzuführen. Die Kontrolle der Vegetation besteht grundsätzlich aus einer visuellen Beurteilung von Bäumen und sonstiger Vegetation in Form einer Inaugenscheinnahme vom Boden aus. Dabei ist auf äußerlich sichtbare Merkmale zu achten, die auf eine konkrete Gefährdung für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation schließen lassen. Entsprechende Merkmale können sowohl in Krone, Stamm und Wurzelbereich als auch im Umfeld des Baumes auftreten.

Die Durchführung der Vegetationskontrollen und ihrer Ergebnisse sind angemessen zu dokumentieren (siehe Absatz 3).

Zu Absatz 2

Nach Angaben des Eisenbahnbundesamtes weisen ca. 31.800 km Bahntrasse im Abstand von bis zu 50 m der Gleise ein- oder beidseitig Baumbestand auf; ca. 16.536 km davon (52 %) befinden sich auf Drittgrundstücken an Eisenbahnanlagen und damit außerhalb des direkten Zugriffs der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Um den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine effektive Kontrolle dieser Baumbestände auf konkrete Gefahren für den Bahnbetrieb und damit die Erfüllung der in diesem Absatz 1 auferlegten Pflichten zu ermöglichen, räumt ihnen Absatz 2 ein Betretensrecht ein und verschafft ihnen damit Zugriff auf die Drittgrundstücke. Derzeit kann die Vegetationskontrolle aufgrund des bislang fehlenden Betretensrechts nur von den Gleisen aus erfolgen. Mit diesem Verfahren ist für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Absatz 1 verpflichtend vorgesehene Vegetationskontrolle jedoch nicht zu leisten: Schon die Rückseite der unmittelbar angrenzenden (Rand)Bäume kann von den Gleisen aus nicht eingesehen werden; für eine belastbare Einschätzung z. B. der Standsicherheit eines Baumes wesentliche Informationen blieben somit unzugänglich. Dies gilt umso mehr, je weiter die Bäume vom Gleis entfernt sind und der Blick vom Gleis aus durch voranstehende Bäume verdeckt wird.

Für eine den aktuellen Anforderungen entsprechende effektive Vegetationskontrolle zur Erfassung und Abschätzung von konkreten Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder

sonstige Vegetation und damit die Erfüllung der in diesem Absatz auferlegten Pflichten ist ein Betretensrecht daher unumgänglich.

Das bloße Betreten des Grundstücks stellt keinen unzulässigen Eigentumseingriff in Art. 14 GG dar, da damit keine spürbare Nutzungseinschränkung verbunden ist.

Dem Eigentümer oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks ist die Vegetationskontrolle mindestens 14 Tage vorher anzukündigen, ihm ist die Gelegenheit einzuräumen, bei der Vegetationskontrolle anwesend zu sein. Damit soll zur Vertrauensbildung und zum gegenseitigen Verständnis beigetragen und die Akzeptanz für notwendige Maßnahmen gefördert werden. Dazu soll die Möglichkeit eröffnet werden, die Situation gemeinsam vor Ort zu besichtigen, zu erörtern und dabei offene Fragen bürgernah und unbürokratisch zu klären. Der Eigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks kann auf diese Weise ein besseres Verständnis für die Sicherheitsanliegen des Bahnbetreibers und der Bahnbetreiber seinerseits ein besseres Verständnis für die Anliegen der jeweiligen Eigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks erlangen. Zudem könnte damit eine zügige Aufarbeitung von festgestellten Gefahrbäumen durch den jeweiligen Eigentümer oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks wesentlich beschleunigt werden.

Soweit das Grundstück in einem erkennbaren Wohnzusammenhang steht, greift das Betreten zur Durchführung der Vegetationskontrolle in den Schutzbereich des Art. 13 Absatz 1 GG ein. Die Vegetationskontrolle ist als Schrankenregelung im Sinne des Art. 13 Absatz 7 GG dann gerechtfertigt, wenn sie der Abwehr einer dringenden Gefahr für den Eisenbahnbetrieb dient. Ist das Vorliegen einer solchen dringenden Gefahr hinreichend begründet, dann ist der Eigentümer des Grundstücks und an ihm dinglich Berechtigten verpflichtet, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen für derartige Kontrollen unverzüglich Zugang zu gewähren. Eine vorangehende Anzeige des Betretens ist nicht erforderlich.

Zu Absatz 3

Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit ist das Ergebnis der Vegetationskontrolle zu dokumentieren und dem betroffenen Grundeigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten unabhängig vom Ergebnis der jeweiligen Vegetationskontrolle zugänglich zu machen.

Satz 3 begründet eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer oder dinglich Berechtigten die umsturzgefährdeten Bäume anzuzeigen und ihn auf seine Verkehrssicherungspflicht sowie damit verbundene Maßnahmen hinzuweisen. Anzuzeigen sind so genannte Gefahrbäume im für den Schienenverkehr sicherheitsrelevanten Bereich: Ihre Stand- oder Bruchsicherheit kann aufgrund ihres Standortes, ihrer Wuchsform, ihres Gesundheitszustandes, erkennbarer Schäden im Bereich von Wurzel, Stamm oder Krone oder sonstiger erkennbare Schwächung durch äußere Faktoren (z.B. Eis oder Schnee) oder Pathogene nicht länger gewährleistet werden („Gefahrbaum“).

Zur Vermeidung von Verwechslungen bestimmt Satz 4, dass bei der Vegetationskontrolle festgestellte, zu fallende Gefahrbäume eindeutig und dauerhaft zu kennzeichnen sind.

Satz 5 ermöglicht es, darüber hinaus auch auf „Sorgenbäume“ hinzuweisen, bei denen (noch) keine unmittelbare Gefahr und damit keine unverzügliche Gefahrenabwehrpflicht besteht, bei denen aber Anhaltspunkte mittelfristig (d. h. 1 – 2 Jahre) eine entsprechende Entwicklung erwarten lassen. Das Ergebnis der Vegetationskontrolle einschließlich evtl. erforderlicher Vegetationsmaßnahmen wird dem Eigentümer bzw. dinglich Berechtigten schriftlich mitgeteilt. Aus der bloßen Anzeige erwächst keine rechtliche Verpflichtung des Eigentümers bzw. dinglich Berechtigten gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, seiner Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Die Anzeige hat lediglich deklaratorischen Charakter: Sie soll den Eigentümer bzw. dinglich Berechtigten an seine Verkehrssicherungspflicht erinnern und auf diese Weise dazu beitragen, dass er die erforderlichen Schutzmaßnahmen durchführt.

Zu Absatz 4

Absatz 4 berechtigt Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Gefahr im Verzug die Gefährdung der Eisenbahnsicherheit durch umsturzgefährdete Gefahräume selbst zu beseitigen. Dabei sind die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft zu berücksichtigen.

Eine Gefahr im Verzug liegt vor, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen davon ausgehen muss, dass eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs besteht. Sofortiger Handlungsbedarf besteht insbesondere dann, wenn ein Baum nicht mehr standsicher ist oder Teile von ihm herabzustürzen drohen, beispielsweise bei schräg stehenden Bäumen mit angehobenem Wurzelteller. Solche Gefahräume müssen dem Verantwortlichen unverzüglich gemeldet werden. Soweit der Verantwortliche bereit ist, die Gefahr selbst ohne schuldhaftes Verzögern zu beseitigen, überlässt ihm das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen. Ist der Verantwortliche nicht erreichbar oder verweigert er seine Zustimmung, nimmt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Beseitigung unverzüglich vor. Als Eigentumseingriff sind die Maßnahmen schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit durchzuführen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat das mildeste geeignete Mittel zu wählen.

Die Beseitigung der von umsturzgefährdeten Bäumen ausgehenden Gefahr erfolgt entsprechend der allgemeinen zivilrechtlichen Ansprüche nach §§ 677, 683 BGB auf Kosten des Eigentümers oder Besitzers. Aus diesem Grund besteht kein Ersatzanspruch hinsichtlich der entgangenen Zuwachsleistung beseitigter Bäume. Unabhängig davon sind auch Gefahräume so schonend wie möglich einzuschlagen und auf dem Grundstück zu belassen oder dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstückes auszuhändigen.

Ersatzansprüche des Eigentümers oder Besitzers bestehen nur für Beschädigungen von Eigentum, die durch eine unsachgemäße Durchführung einer notwendigen Maßnahme entstanden sind.

Zu Absatz 5

Absatz 5 räumt der für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 zuständigen Behörde ein Betretungsrecht für die Grundstücke Dritter ein, um die Einhaltung der dem Betreiber der Schiene gemäß Absatz 1, 3 und 4 obliegenden Pflichten stichprobenhaft zu überwachen.

Zu Absatz 6

Absatz 6 stellt klar, dass durch die in den vorhergehenden Absätzen getroffenen Regelungen die Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Abschnitts des Bundeswaldgesetzes unberührt bleiben und somit unabhängig von diesen zu berücksichtigen sind. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die Ziele der Forstwirtschaft.

Zu Nummer 14 (§ 26 Absatz 4 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 26 Absatz 4 Nummer 1 AEG)

Folgeänderungen zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe b (§ 26 Absatz 4 Nummer 2 AEG)

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates wurde aufgehoben.

Zu Nummer 15 (§ 28 Absatz 1 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 1 Nummer 6 AEG)

Nummer 6 wird redaktionell überarbeitet, um Verweisungsfehler zu beheben und die Zitierweise von Verweisungen der neuen Schreibweise anzugleichen.

Zu Nummer 16 (§ 29 Absatz 1 AEG)

Redaktionelle Überarbeitung. Die sprachliche Anpassung erfolgt vor dem Hintergrund der heute im Nebenstrafrecht üblichen Rechtsetzungstechnik und entsprechender Sprache.

Zu Nummer 17 (§ 30 AEG)

Die Übergangsregelung hat sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Nummer 18 (§ 35 AEG)

Die Regelung ist jetzt in § 79 Eisenbahnregulierungsgesetz enthalten. Sie kann daher im Allgemeinen Eisenbahngesetz aufgehoben werden.

Zu Nummer 19 (§ 38 AEG)

Zu Buchstabe a

Die Übergangsvorschrift in Absatz 6 hat sich durch Zeitablauf erledigt und wird deshalb aufgehoben.

Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 7 AEG)

Die Übergangsvorschrift in Absatz 7 hat sich durch Zeitablauf erledigt. Sie wird durch eine neue Übergangsregelung ersetzt.

Anlage 1 zu Artikel 1 (§ 14c AEG)

Eisenbahnaufsicht über Eisenbahnen des Bundes		
Sitz im Inland	Rechtsgrundlage	Aufsichtsbehörde
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Sitz im Aus- land		
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG	EBA

	§ 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA

Eisenbahnaufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnen		
Sitz im Inland	Rechtsgrundlage	Zuständige Aufsichtsbehörde
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Sitz im Ausland		
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe b AEG	Landesbehörde

	§ 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	
--	-------------------------	--

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 4 BEVVG)

Die Neufassung der Vorschrift stellt folgendes sicher: Im Falle von Aufgabenzuwächsen beim Eisenbahn-Bundesamt kann der durch die Amtshandlung entstehende und individuell zurechenbare Verwaltungsaufwand sogleich gegenüber dem Verursacher abgerechnet werden. Hierdurch wird vermieden, dass individuell zurechenbare Verwaltungsaufwände – wenn auch nur vorübergehend – aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert werden müssen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 4 Absatz 6 BEVVG)

Wie zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 4).

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 4 Absatz 7 BEVVG)

Die Vorschrift hat sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Nummer 3 (§ 10 Absatz 1 und 2 BEVVG)

Die Regelungen haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes)

§ 2 Nr. 3 Bundesnichtraucherschutzgesetz enthält einen Verweis auf die §§ 3 Absatz 1 und § 2 Absatz 3c Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dort war bisher definiert, was zu den vom Rauchverbot erfassten Serviceeinrichtungen gehört („Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen“). Mit dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich wurde die bisherige Definition in die Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes verlagert. Der Verweis im Bundesnichtraucherschutzgesetz ist daher anzupassen.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes

Die Aufhebung des Artikel 4 Absatz 117 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juni 2019 (BGBl. I S. 754) geändert worden ist, ist eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes nach Artikel 3 Nummer 1 b und Nummer 2 a.

Zu Artikel 5 Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

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

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 2 (§ 8 Absatz 4 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 3 (§ 11 Absatz 1 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 4 (§ 13 Absatz 1 SchlärmschG)

Zu Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Nummer 6 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Buchstabe b (§ 13 Absatz 1 Nummer 7 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

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

Zu Ziffer 1

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Ziffer 2

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Ziffer 3 (§ 2 Absatz 2 Nummer 5 Bundeswaldgesetz)

Diese Regelung schließt Gleisanlagen vom Begriff „Wald“ aus. So fallen insbesondere Bäume, die auf einem vorübergehend nicht befahrenen Gleis wachsen, nicht unter den Waldbegriff. Eine Entfernung des Baumes bedarf daher keiner forstrechtlichen Genehmigung.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.