Stand: 2019-06-14

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Mit diesem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen. Die genannten Änderungen betreffen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Eisenbahnregulierungsgesetz, das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, das Bundesnichtraucherschutzgesetz, das Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes sowie das Schienenlärmschutzgesetz.

Durch die 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.

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, insbesondere beim Baumrückschnitt, 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 AEG sollen insbesondere von Privatgrundstücken ausgehende vegetationsbedingte Störungen des Betriebsablaufs verringert werden. Die bereits in § 4 AEG geregelten Sicherheitspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen aufgrund der besonderen Bedeutung der Vegetationskontrolle hervorgehoben werden. Gleichzeitig soll der Naturschutz beachtet 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 AEG werden vergleichbare rechtliche Handlungsmöglichkeiten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu den bereits bestehenden Möglichkeiten der Straßenbaulastträger geschaffen. Darüber hinaus erfolgt eine Klarstellung der Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, vegetationsbedingte Gefahrensituationen für den Eisenbahnbetrieb abzuwehren.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

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.

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.

2. Länder und Kommunen

Auf Länderebene entsteht ein Erfüllungsaufwand von insgesamt *[…Angabe nach Ergebnis der Länderanhörung …]* Euro.

F. Weitere Kosten

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

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

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 [xx] des Gesetzes vom (BGBl. I S. [xx]) 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens für diese Eisenbahninfrastruktur aufzuheben. Die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf erst wirksam werden, wenn die Aufhebung wirksam wird.“

6. In § 7a Absatz 2 Nummer 1 wird die Angabe „§ 26 Abs. 1 Nr. 14“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Nummer 13“ ersetzt.

7. In § 7c Absatz 2 Nummer 1 wird die Angabe „§ 26 Abs. 1 Nr. 14“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Nummer 13“ ersetzt.

8. In § 7g Absatz 2 werden die Wörter „§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 19“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18“ ersetzt.

9. § 11 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1a Satz 1 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 2“ ersetzt.

b) In Absatz 4 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.

10. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
aa) In Satz 2 werden 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 werden 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.“

11. § 14a wird wie folgt geändert:
a) Absatz 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 20 des Gesetzes vom 23. Juni 2017 (BGBl. I S. 1822) 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 20 des Gesetzes vom 23. Juni 2017

(BGBl. I S. 1822) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder“.

12. § 14c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 5 zuständigen Genehmigungsbehörde“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1a, Absatz 1e Nummer 4 oder Absatz 1e 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 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 nichtselbständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.“

13. § 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.

13a. § 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.“

13b. Nach § 23 wird folgender § 24 eingefügt:

„§ 24 Schutzmaßnahmen

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

(2) Anpflanzungen sowie Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene bauliche Anlagen dürfen nicht errichtet werden, wenn sie die Sicherheit des Schienenverkehrs beeinträchtigen. Bei Anpflanzungen kann sich eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenverkehrs insbesondere aufgrund des Standorts, der Bewurzelung, des Gesundheitszustands, der Wuchsform, der Höhe oder der Sichtbeeinträchtigung ergeben. Sind Anpflanzungen oder bauliche Anlagen nach Satz 1 bereits vorhanden, haben die Eigentümer und Besitzer ihre Beseitigung zu dulden. Der Naturschutz ist zu beachten..

(3) Die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken an Eisenbahninfrastrukturanlagen haben zum Schutz von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, insbesondere durch Schneeverwehungen, Steinschlag oder Vermurungen, die Errichtung vorübergehender Einrichtungen zu dulden.

(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 Benehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst durchzuführen.

(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.

(6) Eine Genehmigung für Eingriffe nach § 17 Absatz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes ist nicht erforderlich für Bereiche, die aus Gründen der Eisenbahnsicherheit nach den anerkannten Regeln der Technik von Vegetation freizuhalten sind.

(7) Gefahren im Sinne von § 12 des Bundeswaldgesetzes sind auch Gefahren, die von Waldbäumen, insbesondere durch Astbruch oder umstürzende Gehölzbestandteile, für Eisenbahninfrastrukturanlagen ausgehen.

(8) § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

14. In § 25a Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist, “ gestrichen.

15. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert
aa) In Nummer 1 wird die Bezeichnung „1.“ gestrichen und das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.
bb) Die Nummer 2 wird aufgehoben.

c) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:
„(7a) Nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder Absatz 2, die ausschließlich der Umsetzung der folgenden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Spezifikationen dienen:

1. der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44),

2. der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797,
3. der Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 48 der Richtlinie (EU) 2016/797 oder
4. der Spezifikationen für das Infrastrukturregister nach Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Dabei kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden."

16. § 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 5 wird wie folgt gefasst:
„5. entgegen § 24 Absatz 2 Satz 3 oder Absatz 3 eine Maßnahme nicht duldet,".

c) 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".

17. § 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.“

18. § 30 wird aufgehoben.

19. § 35 wird aufgehoben.

20. § 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 Eisenbahnregulierungsgesetzes

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Nummer 2 wird nach dem Wort „Eisenbahnanlagen“ die Angabe „, Werksbahnen“ eingefügt.

2. § 2 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „nicht regelspurige“ durch die Wörter „Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen“ ersetzt und werden nach dem Wort „Eisenbahnen“ die Wörter „sowie für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen,“ eingefügt.

bb) In Nummer 2 werden die Wörter „für Betreiber der Schienenwege, die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind,“ durch die Wörter „für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme“ ersetzt.

b) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:
„Die Sätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.“

c) In Absatz 11 wird die Angabe „Buchstabe b“ durch die Angabe „Buchstabe c“ ersetzt.

3. In § 10 Absatz 6 werden nach der Angabe „Absatz 4“ die Wörter „oder des Artikels 13 Absatz 9“ eingefügt.

4. In § 12 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „und i“ durch die Angabe „und h“ ersetzt und werden die Wörter „das auch in den inländischen Schienenverkehrsmärkten tätig ist, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das eine beherrschende Stellung hat,“ durch die Wörter „das auch auf einem nationalen Schienenverkehrsmarkt tätig ist, für den die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das auf diesem Markt eine beherrschende Stellung hat,“ ersetzt.

5. In § 13 Absatz 3 Nummer 5 wird die Angabe „bis 6“ durch die Angabe „bis 7“ ersetzt.

6. In § 15 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Ebenso hat er“ durch die Wörter „Der Betreiber einer Werksbahn hat“ ersetzt.

7. In § 19 Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „an dessen Netz sie angeschlossen sind“ durch die Wörter „an dessen Netz er angeschlossen ist“ ersetzt.

8. In § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden nach den Wörtern „Entgeltbildung für Schienenwege“ die Wörter „ausgenommen oder“ eingefügt und nach den Wörtern „befreit sind“ ein Komma eingefügt.

9. In § 36 Absatz 6 werden die Wörter „des Artikels 34“ durch die Wörter „des Artikels 32“ ersetzt.

10. § 37 wird wie folgt geändert:
a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „vom Bund Mittel für den“ die Wörter „öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den“ eingefügt und nach dem Klammerzusatz „(Regionalisierungsmittel)“ ein Komma eingefügt.
b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsdienste“ durch das Wort „Verkehre“ ersetzt und werden nach der Angabe „2016/2017“ die Wörter „und bei Personenbahnhöfen im Kalenderjahr 2017“ eingefügt.

11. § 46 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
aa) In Satz 1 werden die Wörter „nach Anlage 3 Nummer 3 Satz 3 bestimmten“ gestrichen.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „sind die Unterlagen nach Anlage 4 und“ durch das Wort „ist“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 77 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 77 Absatz 6“ ersetzt.

c) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:
„Die Genehmigung der Entgelte der Betreiber von Personenbahnhöfen kann für den Zeitraum eines Kalenderjahres erteilt werden; in diesem Fall ist die Genehmigung grundsätzlich bis zum Ende eines Kalenderjahres zu befristen.“

12. § 50 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat den Zeitplan für die Zuweisung von Schienenwegkapazität gemäß dem auf Grundlage des Artikels 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen delegierten Rechtsakt einzuhalten.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a angefügt:
„(1a) Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr.“

13. In § 51 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Anlage 8“ durch die Wörter „dem auf Grundlage des Artikels 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen delegierten Rechtsakt“ ersetzt.

14. In § 53 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „vier Monate nach Ablauf der in Anlage 8 Nummer 3 genannten Frist“ durch die Wörter „zu dem im auf Grundlage des Artikels 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen delegierten Rechtsakt genannten Zeitpunkt“ ersetzt.

15. Nach § 53 wird folgender § 53a eingefügt:

„§ 53a Delegierter Rechtsakt zum Zuweisungsverfahren

Die §§ 50, 51, 52 und 53 sind nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.“

16. In § 63 Absatz 2 wird die Angabe „und § 32“ durch die Wörter „sowie § 32 und § 39 Absatz 4“ ersetzt.

17. In § 78 Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „§ 3 Nummer 1“ durch die Angabe „§ 3 Nummer 2“ ersetzt.

18. In Anlage 3 Nummer 1 Satz 2 werden die Wörter „nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern“ durch die Wörter „ Eisenbahninfrastrukturregistern nach § 29 Absatz 2 der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem“ ersetzt.

19. In Anlage 4 Nummer 2.1 Satz 1 wird die Angabe „§ 33“ durch die Angabe „§ 31“ ersetzt.

20. In Anlage 5 wird im ersten Halbsatz die Angabe „§ 27“ durch die Angabe „§ 29“ und wird in Nummer 4 die Angabe „§ 27 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 29 Absatz 2“ ersetzt.

21. Die Anlage 8 wird aufgehoben.

Artikel 3
Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. S. 2237) 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 Nummer 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) 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. wirtschaftlichen Wertes, der Bedeutung oder
3. sonstigen Nutzens dieser Leistung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 6 wird 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. wirtschaftlichen Wertes, der Bedeutung oder
3. 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 4
Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes

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

Artikel 5
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 9 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2615) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 6
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 2 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 „Absatz 2, Absatz 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 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Stand: 2019-06-14

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Mit diesem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen. Die genannten Rechtsänderungen betreffen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Eisenbahnregulierungsgesetz, das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, das Bundesnichtraucherschutzgesetz, das Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes sowie das Schienenlärmschutzgesetz.
Durch die 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 Regelung des § 24 AEG ist es, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Grundstücken, die an eine Eisenbahninfrastruktur angrenzen, unabhängig von den Eigentums- und Besitzverhältnissen der Grundstücke eine effektive Vegetationskontrolle zu ermöglichen sowie Schutzeinrichtungen zu errichten, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

Gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 3 S. 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 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) – Art. 17). Gleichzeitig soll der Naturschutz beachtet werden.

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.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund
Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

2. Länder und Gemeinden
Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.
Bezüglich der Regelung des § 24 AEG betreffen Verkehrssicherungspflichten die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken entlang von Eisenbahninfrastruktur bereits aufgrund der aktuellen Rechtslage. Zum anderen sieht die Vorschrift sowohl Schadens- als auch Aufwendungsersatzansprüche gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz ein Erfüllungsaufwand in Höhe von […*Ergänzung nach Ergebnis der Verbändebeteiligung* …] Euro.

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 AEG entsteht der Wirtschaft ein voraussichtlich geringer Erfüllungsaufwand. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet, Freischnitt 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 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.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Auf Bundesebene entsteht ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 344 Euro pro Jahr und ein einmaliger Umstellungsaufwand von2 328 Euro durch die Änderung des § 23 AEG.
Durch die Regelung des § 24 AEG ergibt sich kein höherer Verwaltungsaufwand auf Bundesebene. Aus der Regelung ergeben sich keine neuen Verpflichtungen, so dass der Verwaltung kein neuer Überwachungsaufwand entsteht.

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 gemitteltem 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 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.

2. Länder und Kommunen
Auf Länderebene entsteht ein Erfüllungsaufwand von insgesamt [… *wird nach Ergebnis der Länderanhörung ergänzt* …] Euro.
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 entsteht durch § 24 AEG kein Erfüllungsaufwand.

Weitere Kosten

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

Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Auswirkungen von gleichstellungsrelevanter Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

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 unter-schiedliche 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 (§ 7a Absatz 2 Nummer 1 AEG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 7 (§ 7c Absatz 2 Nummer 1 AEG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 8 (§ 7g Absatz 2 AEG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 9 (§ 11 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 11 Absatz 1a Satz AEG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Buchstabe b (§ 11 Absatz 4 AEG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 10 (§ 12 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 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 1AEG)

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 11 (§ 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 12 (§ 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 Aufsichtsbehörde 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 13 (§ 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 13a (§ 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 Straßenbaulast 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 (EBKrG).
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 anzuwenden 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 gewähr-

leistet 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 13b (§ 24 AEG)

Zu Absatz 1

Diese Vorschrift konkretisiert die allgemeinen Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs und der Eisenbahninfrastruktur aus § 4 AEG. Bedingt durch Extremwetterereignisse kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Baumstürzen, die Schienenwege blockierten oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstörten. Die Erfahrungen der letzten Sturmperioden haben gezeigt, dass auch gesunde Bäume, die keine Schäden oder Erkrankungen aufweisen, unter Umständen den veränderten Witterungsbedingungen nicht gewachsen sind. Gründe können unter anderem die große Angriffsfläche belaubter Bäume bei Stürmen oder von Starkregen durchweichte Böden sein. Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung müssen daher alle Bäume mitbewertet und weitere Aspekte wie die jeweiligen Standortfaktoren, die Wuchshöhe etc. zusätzlich berücksichtigt werden. Anpflanzungen im Sinne des § 24 sind Bäume, Sträucher, Hecken, Nutz- oder Kulturpflanzen. Zu Anpflanzungen gehören auch äußerlich gesunde Bäume, bei denen z.B. aufgrund maroden Wurzelwerks die Gefahr besteht, bei Stürmen auf Gleisanlagen zu stürzen. Wesentliche Voraussetzungen einer effektiven Vegetationskontrolle sind die Bereitstellung von qualifiziertem

Personal und ausreichend finanziellen Mitteln sowie die Durchführung regelmäßiger Baumkontrollen, möglichst zweimal jährlich. Beim Baumrückschnitt ist auf eine gezielte Vegetationsentwicklung zu achten. Dadurch sollen neue Lebensraumtypen geschaffen werden, die in einer forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung nicht vorkommen. Die Bereitstellung und Evaluierung gewonnener Erkenntnisse durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dienen der notwendigen Transparenz.

Zu Absatz 2

Einige der problematischen Baumbestände befinden sich auf Drittgrundstücken an Eisenbahnanlagen und damit außerhalb des direkten Zugriffs der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Absatz 2 verbietet, auf Anliegergrundstücken Anpflanzungen und nicht fest mit dem Grundstück verbundene bauliche Anlagen zu errichten, die die Sicherheit des Schienenverkehrs beeinträchtigen. Für bereits vorhandene Anpflanzungen oder Anlagen wird eine Pflicht zur Duldung der Beseitigung geregelt. Dieser Absatz orientiert sich an § 11 Absatz 2 FStrG. Die Beschränkung der verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsfreiheit nach Artikel 14 Grundgesetz ist in Fällen der Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenverkehrs im Hinblick auf die im Falle eines Baumsturzes oder vergleichbarer Behinderungen zu schützenden Rechtsgüter des Lebens und der körperlicher Gesundheit gerechtfertigt. Bei der Abwägung soll sichergestellt werden, dass Belange des Naturschutzes gewahrt werden. So sollen bei der Baumfällung Brutzeiten und andere artenschutzrechtliche Maßgaben beachtet werden.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift begründet eine Duldungspflicht für die Errichtung vorübergehender Einrichtungen an Schienenwegen zum Schutz der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnbetriebs. Die Vorschrift ist Äquivalent zu § 11 Absatz 1 FStrG.

Zu Absatz 4

Parallel zu den Regelungen in § 11 Absatz 3 FStrG soll den Eisenbahninfrastrukturunternehmen-eine effiziente Möglichkeit gegeben werden, verkehrssichere Zustände herzustellen. Die Eigentümer und Besitzer müssen Anpflanzungen oder bauliche Anlagen 14 Tage nach einer schriftlichen Anzeige im Benehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst beseitigen oder die Beseitigung von einem von ihm beauftragten und eingewiesenen Dritten durchführen lassen. Andernfalls haben sie die Beseitigung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu dulden. Dieses wird hierzu berechtigt, die Grundstücke der Dritten zu betreten.

Zu Absatz 5

Die Regelung gibt parallel zu § 11 Absatz 5 FStrG einen Entschädigungsanspruch. Dem Eigentümer eventuell entstehende Schäden sind zu ersetzen.

Zu Absatz 6

§ 17 Absatz 3 Bundesnaturschutzgesetz regelt ein subsidiäres Genehmigungserfordernis eines naturschutzrechtlichen Eingriffs. Absatz 6 soll für Bereiche, die nach den anerkannten Regeln der Technik aus Gründen der Eisenbahnsicherheit von Vegetation freizuhalten sind, von der Genehmigungspflicht befreien.

Zu Absatz 7

§ 12 Absatz 1 Bundeswaldgesetz regelt unter anderem, dass zur Gefahrenabwehr oder Gefahrenverhütung Wald zu Schutzwald erklärt werden kann. In diesem Falle können forstliche Maßnahmen durchgeführt oder unterlassen werden. Absatz 7 soll klarstellen, dass dies auch im Falle von Gefährdungen durch Waldbäume für die Anlagen der Eisenbahninfrastruktur gilt.

Zu Absatz 8

Bezüglich Eisenbahnkreuzungsanlagen soll die Zuständigkeit der Träger der Straßenbaulast für die Unterhaltung und den Erhalt der Straßenanlagen unverändert bestehen bleiben, insbesondere im Hinblick auf die Freihaltung der Sichtdreiecke an Bahnübergängen, die durch die Übersicht gesichert werden.

Zu Nummer 14 (§ 25a Absatz 1 Satz 1 AEG)

Das Vollzitat der Richtlinie 2008/57/EG wird gestrichen, weil es bereits in § 4b enthalten ist.

Zu Nummer 15 (§ 26 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 26 Absatz 4 AEG)

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

Folgeänderungen zu Buchstabe a bb.

Zu Buchstabe a bb (§ 26 Absatz 4 Nummer 2)

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

Zu Buchstabe b (§ 26 Absatz 7a (neu))

Die Richtlinie (EU) 2016/797 wurde am 26. Mai 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und trat am 15. Juni 2016 in Kraft. Die bisherige Richtlinie 2008/57/EG vom 17. Juni 2008, auf die sich Absatz 7 bezieht, wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben. Für die Richtlinie (EU) 2016/797 ist eine dem Absatz 7 entsprechende Verordnungsermächtigung vorzusehen.

Zu Nummer 16 (§ 28 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Nummer 3)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 1 Nummer 5)

Die Nichtduldung der Beseitigung von Anpflanzungen oder baulichen Anlagen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen sowie die Nichtduldung der Errichtung vorübergehender Einrichtungen stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Diese wird nach Absatz 2 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet. Ordnungswidrigkeitstatbestände bestehen nach § 23 Absatz 1 Nr. 12 Bundesfernstraßengesetz bereits für Anlieger von Bundesfernstraßen. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen für die Rechtsgüter Leben sowie körperliche Unversehrtheit bei Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs sind Einschränkungen der Eigentumsfreiheit hinzunehmen.

Zu Buchstabe c (§ 28 Absatz 1 Nummer 6)

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

Zu Nummer 17 (§ 29 Absatz 1)

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

Zu Nummer 18 (§ 30 AEG)

Die Übergangsregelung hat sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Nummer 19 (§ 35 AEG)

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

Zu Nummer 20 (§ 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**	**Aufsichtsbe-hörde**
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 Ausland		
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 § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
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 Auf-sichtsbehörde**
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 § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde

Zu Artikel 2 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Nummer 2)

Die Ergänzung des Anwendungsbereichs durch „Werksbahnen“ dient der Klarstellung. Werksbahnen sind als private Gleisanschlüsse keine Eisenbahnanlagen, werden aber durch § 15 ERegG erfasst.

Zu Nummer 2 (§ 2 ERegG)

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 2 Absatz 3 ERegG)

Zu Nummer 2 Buchstabe a aa (§ 2 Absatz 3 Nummer 1 ERegG)

Redaktionelle Änderung zur Angleichung des Wortlauts an § 2 Absatz 3 Nummer 2:
Die Terminologie wird unter Verwendung der Begrifflichkeiten des ERegG geschärft, ohne jedoch eine inhaltliche Änderung vorzunehmen, da sowohl Betreiber der Schienenwege als auch Betreiber von Serviceeinrichtungen „Eisenbahnen“ sind.

Zu Nummer 2 Buchstabe a bb (§ 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG)

Die Änderung dient der Klarstellung, dass S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen von der Ausnahme nicht erfasst sind: Der Teil Satz „die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind“ der bisherigen Version sagt aus, welche Betreiber der Schienenwege sich nicht auf die Ausnahme des § 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG berufen können. Dies sind zum einen „nicht regelspurigen Eisenbahnen“ und zum anderen „S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen“; das Wort „keine“ bezieht sich auf beide Alternativen. Die Regelung wird verständlicher, wenn dargestellt wird, wer sich auf die Ausnahme berufen kann, und nicht, wer sich nicht darauf berufen kann.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 5 ERegG)

Klarstellende Änderung (Vorrang von EU-Recht).

Zu Nummer 2 Buchstabe c (§ 2 Absatz 11 ERegG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 3 (§ 10 Absatz 6 Satz 1 ERegG)

Klarstellende Änderung (Vorrang von EU-Recht; Ergänzung einer weiteren einschlägigen Rechtsgrundlage für Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission).

Zu Nummer 4 (§ 12 Absatz 1 Satz 1 ERegG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Klarstellung, dass sich die beherrschende Stellung auf den relevanten Schienenverkehrsmarkt beziehen muss.

Zu Nummer 5 (§ 13 Absatz 3 Nummer 5)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler). Auch Satz 7 ist in den Verweis einzubeziehen werden, da ansonsten für den Betreiber einer Serviceeinrichtung anders als für den Betreiber der Schienenwege keine Abweichungen im Verfahren möglich wären. Dies wäre nicht sachgerecht.

Zu Nummer 6 (§ 15 Absatz 2 Satz 2)

Die Änderung dient der sprachlichen Richtigstellung.

Zu Nummer 7 (§ 19 Absatz 4)

Die Änderung dient der sprachlichen Richtigstellung.

Zu Nummer 8 (§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)

Klarstellung, dass alle freigestellten Betreiber der Schienenwege erfasst sind, also sowohl die gesetzlich ausgenommenen als auch die von der BNetzA befreiten.

Ausweislich der Begründung zu § 33 ERegG in der BT-Drs. 18/9099, Seite 22 sollen alle Betreiber der Schienenwege, die auf der Grundlage des § 2 ERegG von den dort genannten Regelungen ausgenommen oder befreit sind, von der Genehmigungspflicht erfasst sein.

Zu Nummer 9 (§ 36 Absatz 6)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 10 (§ 37)

Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 37 Absatz 1)

Klarstellung, da die Regionalisierungsmittel gemäß Art. 106a GG für den ÖPNV zu verwenden sind und das Regionalisierungsgesetz dies lediglich konkretisiert, muss dies auch hier zum Ausdruck kommen.

Zu Nummer 10 Buchstabe b (§ 37 Absatz 2 Satz 1)

Zu Nummer 10 Buchstabe b aa

Der bisherige Bezug auf „Verkehrsdienste“ konnte angesichts der Begriffsdefinition in § 2 Abs. 2 AEG so ausgelegt werden, dass nur eine Differenzierung nach den drei Verkehrsdiensten SGV, SPNV und SPFV möglich sein solle. Die klarstellende Änderung fasst dies weiter, was angesichts des Anwendungsbereichs von § 37 (der nur für SPNV gilt) sinnvoll ist.

Zu Nummer 10 Buchstabe b bb

Die Ergänzung hinsichtlich Personenbahnhöfe trifft eine notwendige Klarstellung, da § 37 auch für Personenbahnhöfe gilt, hier jedoch andere Preissysteme gelten. Die Entgelte für die hier betroffenen Personenbahnhöfe richten sich nach dem Kalenderjahr.

Zu Nummer 11 (§ 46)

Zu Nummer 11 Buchstabe a (§ 46 Absatz 1)

Zu Nummer 11 Buchstabe a aa (§ 46 Absatz 1 Satz 1)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler). Der gestrichene Verweis geht ins Leere, korrekterweise müsste er auf Anlage 8 verweisen, die jedoch wegen eines EU-Durchführungsrechtsakts aufgehoben werden muss; daher Streichung des Verweises insgesamt.

Zu Nummer 11 Buchstabe a bb (§ 46 Absatz 1 Satz 2)

Der Verweis auf Anlage 4 wird gestrichen, da er nicht passt. Denn die Kosten wurden bereits bei den vorausgegangenen Verfahrensschritten zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten und der Obergrenze der Gesamtkosten geprüft.

Zu Nummer 11 Buchstabe b (§ 46 Absatz 3 Satz 2)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 11 Buchstabe c (§ 46 Absatz 4)

Die Entgelte für die hier betroffenen Personenbahnhöfe richten sich - anders als bei den Schienenwegen - vielfach nach dem Kalenderjahr. Daher erfolgt eine Klarstellung für Personenbahnhöfe.

Zu Nummer 12 (§ 50)

Zu Nummer 12 Buchstabe a (§ 50 Absatz 1)

Redaktionelle Folgeänderung: Die Regelungen der Anlage 8 zum Zeitplan des Zuweisungsverfahrens wurden durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt (vgl. Nummer 21). Daher Korrektur der Bezugnahme.

Zu Nummer 12 Buchstabe b (§ 50 Absatz 1a - neu)

Anlage 8 wird aufgehoben, da sie durch den unmittelbar geltenden m delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission mit Rechtsgrundlage Art. 43 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt wird.

Die einzige Regelung der Anlage 8, die nicht im aktuellen delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der KOM erscheint, jedoch noch weiterhin benötigt wird, ist diejenige einer Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten im Netzfahrplan.

Zu Nummer 13 (§ 51 Absatz 1 Satz 2)

Redaktionelle Folgeänderung: Die Regelungen der Anlage 8 zum Zeitplan des Zuweisungsverfahrens werden durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission ersetzt (vgl. Nummer 21). Daher Korrektur der Bezugnahme.

Zu Nummer 14 (§ 53 Absatz 1 Satz 1)

Redaktionelle Folgeänderung: Die Regelungen der Anlage 8 zum Zeitplan des Zuweisungsverfahrens werden durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission ersetzt (vgl. Nummer 21). Daher Korrektur der Bezugnahme.

Zu Nummer 15 (§ 53a - neu)

Klarstellung. Der delegierte Rechtsakt nach Artikel 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU (derzeit: delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der KOM vom 4. September 2017) kann sich auch auf die Regelungen §§ 50 bis 53 auswirken (Vorrang von EU-Recht).

Zu Nummer 16 (§ 63 Absatz 2)

§ 63 ERegG nimmt die Wartungseinrichtungen bislang nur von § 32 ERegG aus. Konsequenterweise bedarf es auch - erst recht - einer Ausnahme von § 39 Abs. 4 ERegG für Wartungseinrichtungen, da das Anreizsystem bislang für alle Betreiber von Serviceeinrichtungen gilt.

Zu Nummer 17 (§ 78 Absatz 1 Nummer 2)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 18 (Anlage 3 Nummer 1 Satz 2)

Redaktionelle Änderung. Die Verweisung auf die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) wird durch die Verweisung auf die neu eingeführte Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV) ersetzt.

Zu Nummer 19 (Anlage 4 Nummer 2.1 Satz 1)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 20 (Anlage 5 (zu § 29))

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 21 (Anlage 8 (zu den §§ 50 und 51 Absatz 1))

Der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU, der der Anlage 8 des ERegG entspricht, wurde im Wege eines delegierten Rechtsaktes der Europäischen Kommission mit Rechtsgrundlage Art. 43 Abs. 2 der Richtlinie ersetzt. Es handelt sich aktuell um den delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der KOM vom 4. September 2017. Daher ist diese Anlage aufzuheben.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 4)

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)

Wie zu Nummer 1(§ 3 Absatz 4).

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 4 Absatz 7)

Die Vorschrift hat sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Nummer 3 (§ 10 Absatz 1 und 2)

Die Regelungen haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes)

§ 2 Nr. 3 Bundesnichtraucherschutzgesetz enthält einen Verweis auf die §§ 3 Abs. 1 und § 2 Abs. 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 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes verlagert. Der Verweis im Bundesnichtraucherschutzgesetz ist daher anzupassen.

Artikel 5
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 9 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2615) geändert worden ist, ist eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes nach Artikel 3 Nummer 1 b und Nummer 2 a.

Zu Artikel 6 Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 8 Absatz 3 Satz 2 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 7 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten