



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

An das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E 23 – Eisenbahnrecht

- Per E-Mail –

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 4. Juli 2019

Entwurf zum Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz Vorabstellungnahme zum Teilbereich Vegetationskontrolle

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften mit E-Mail vom 14. Juni 2019. Vorab möchten wir für das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen zum Komplex „Vegetationskontrolle“, also dem vorgeschlagenen § 24 (neu) AEG, Stellung nehmen. Aus Sicht des Verbandes besteht an dieser Stelle in der Tat Handlungsbedarf für den Gesetzgeber, auch wenn aus unserer Sicht die vorhandenen gesetzlichen Grundlagen bereits die Grundlage für ein effektives Vegetationskontrollmanagement entlang der Schienenwege des Bundes bieten und eine vollständige Umstellung der Rechtsgrundlagen nicht erforderlich ist. Die in der Begründung festgestellten Defizite sind aus unserer Sicht in erster Linie auf den zu geringen in der jüngeren Vergangenheit betriebenen Aufwand bei der Vorsorge gegen Baumstürze begründet. Es bestehen unsererseits weiterhin Zweifel, ob die festgestellten Defizite in der erforderlichen Geschwindigkeit aufgeholt werden können, weil der zusätzliche finanzielle Aufwand seitens der DB Netz AG möglicherweise hierfür noch nicht ausreichend ist, auch wenn die Zielrichtung und die vorgeschlagenen Strategien „Aktionsplan Vegetation“ ausdrücklich begrüßt wird. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Rechtsänderungen bieten aber keine Handhabe, ein Vollzugsdefizit (das ein höheres Störgeschehen und mehr sicherheitsrelevante Vorfälle zur Folge hat), seitens der Aufsichtsbehörden nachdrücklicher anzugehen, als dies heute der Fall ist. Insoweit wäre für uns eine Einschätzung

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeling
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinssitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

des Eisenbahn-Bundesamtes hilfreich, inwieweit das Amt bisher zum Abbau der in der Begründung der vorgeschlagenen Gesetzesänderung angeführten Defizite in der Vegetationskontrolle beigetragen hat bzw. mangels ausreichender rechtlicher Grundlagen hieran gehindert wurde.

Die derzeitige rechtliche Grundlage in § 4 (AEG) weist die Verantwortung für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur dem entsprechenden Betreiber zu. Die Verkehrssicherungspflichten auf eigenen Grundstücken obliegt diesem selbst, bei Drittgrundstücken dem jeweiligen Eigentümer/Nutzer.

Gegen eine Übertragung der Vorschriften aus dem Fernstraßenrecht auf die Eisenbahn spricht – neben einigen Detailthemen – vor allem die grundsätzliche Problematik, dass der maßgebliche Eisenbahninfrastrukturbetreiber des Bundes in der privaten Rechtsform einer Aktiengesellschaft organisiert ist und daher gegenüber Dritten nicht – wie die Fernstraßenverwaltung bisheriger Prägung – mit hoheitlicher Funktion auftreten und notwendiges Verwaltungshandeln ersetzen kann. Der Änderungsvorschlag der Bundesregierung wirft daher die grundsätzliche Frage auf, warum keine zuständige Behörde – in Frage käme in erster Linie das Eisenbahn-Bundesamt – für die Durchsetzung der Verkehrssicherungspflichten bei Dritten benannt wird.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass in einem aufwändigen Diskussionsprozess innerhalb der Branche im vergangenen Herbst und Winter ein Positionspapier von Verkehrs- und Umweltverbänden, darunter auch dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, unter Einbeziehung der DB Netz AG beraten wurde, zu dem ein bisher unveröffentlichtes Ergebnispapier erstellt wurde. Im Kern wurden dort rechtliche Anpassungen an anderer Stelle und mit anderen Vorbildern als im jetzt vorliegenden Entwurf vorgeschlagen – z.B. aus dem Schweizer oder dem deutschen Landeseisenbahnrecht. Wir regen an, die gewonnenen Erkenntnisse in den weiteren Prozess der Gesetzgebung einzubeziehen.

Bei allen Regelungen muss unseres Erachtens die Sicherheit im Eisenbahnverkehr an erster Stelle stehen und ein effizienter Weg für das Zusammenwirken der vielen Beteiligten mit klarer Zuweisung der jeweiligen Verantwortung und unter Berücksichtigung relevanter anderer gesetzlicher Bestimmungen, insbesondere im Naturschutz- und Forstrecht, gefunden werden.

Diesen Anforderungen entspricht der vorliegende Entwurf des § 24 unseres Erachtens nicht. Zur Kritik bzw. zu sich ergebenden Fragestellungen haben wir im Einzelnen unter dem jeweiligen Absatz des Entwurfs weiter unten Stellung genommen.

Neu: § 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.

Sofern es sich auf eigene Grundstücke der DB bezieht, stellt die Vorschrift u.U. eine Abschwächung ggü. § 4 AEG („...verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“) dar, weil der Begriff „abzuwehren“ unpräzise ist und auf DB-Grundstücken das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dafür verantwortlich ist, die Sicherheit im Eisenbahnverkehr unbeschränkt zu gewährleisten. Bezogen auf die Grundstücke von Dritten wäre die Vorschrift eine Umkehr der bisherigen Pflicht zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen: die Kosten der gesamten Vegetationskontrolle und der möglichen Entschädigung für enteignungsgleiche Eingriffe in das Eigentumsrecht von Anliegern wird auf das (EIU) verlagert, das diese Kosten wiederum vollständig über die Trassenentgelte refinanziert. Die Anlieger sind gesetzlich dazu zu verpflichten, eine Beeinträchtigung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr, die von ihren Grundstücken ausgeht, zu verhindern. Sofern Sie dazu nicht in der Lage oder willens sind und das EIU dies erkennt, muss ein behördliches Verfahren gegen den Eigentümer/Nutzer eingeleitet werden (s.u.). Das maßgebliche EIU DB Netz AG ist – zumindest derzeit – ein privatrechtlich verfasstes Unternehmen, dem keine Befugnis zur „Abwehr“ gegenüber Dritten zugestanden werden kann, so dass die Vorschrift vermutlich ins Leere liefe. Die Aufzählung (übernommen aus vermutlich der Urdefinition im Fernstraßengesetz) hat mit Ausnahme der Anpflanzungen keine Überschneidung mit realen Gefahren für den Schienenverkehr – und selbst die „Anpflanzungen“ könnten ausschließlich als Kultur verstanden werden, obwohl auch wild wachsende/nicht gepflanzte Bäume den Schienenverkehr beeinträchtigen können.

(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.

Es handelt sich um eine sehr unpräzise Beschreibung, wo die relevanten Anpflanzungen beginnen/enden und um welche Belange des Naturschutzes es geht, die wer wie zu beachten hat.

(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.

Keine Anmerkungen

(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.

Das Verfahren ist nicht vermutlich rechtlich nicht durchführbar. Aus Sicht des Netzwerks sollte das Eisenbahn-Bundesamt - nach erfolgloser Ansprache durch den EIU - die Eigentümer/Besitzer auffordern, Vegetation binnen gestaffelter Frist (entsprechend Risiko) zu beseitigen und dies hilfsweise durch den EIU vornehmen lassen, wenn keine Reaktion erfolgt und Gefahr im Verzug ist. Sofern keine Gefahr im Verzug ist, dürfte die Verhängung von Zwangsgeldern und – im Schadensfall – eine konsequente Beitreibung von Schäden für hinreichend Druck sorgen.

(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.

Hinweis: In Absatz 3 werden keine Maßnahmen beschrieben, die Aufwand bei den Eigentümern oder Besitzern verursachen, sondern nur beim EIU.

(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.

Um welche Vorschriften handelt es sich dabei? Die Unvereinbarkeit mit dem Schutz prioritärer Arten und Lebensräume nach EU-Recht ist zu erwarten, so dass die Regelung ins Leere laufen bzw. zusätzliche Konflikte in der Verwaltungspraxis produzieren könnte.

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

Die Regelung ändert das Bundeswaldgesetz nicht, sie könnte bestenfalls eine Auslegungshilfe darstellen, die jedoch das eigentliche Kernproblem, welche Pflichten sich für Waldbesitzer (jenseits der DB) ergeben, nicht lösen kann.

(8) § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

Keine Anmerkungen

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer