

12.05.04

Antrag

des Landes Brandenburg

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Punkt 30 der 799. Sitzung des Bundesrates am 14. Mai 2004

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 1 Satz 3a - neu - bis 3c - neu - AEG)

In Artikel 1 Nr. 10 § 14 Abs. 1 sind nach Satz 3 folgende Sätze einzufügen:

"Damit sind Schienenwege umfasst, die dem innerbetrieblichen Transport dienen einschließlich der Schienenwege, die der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Dazu gehören auch die Hinterlieger solcher Unternehmen. Eigener Güterverkehr liegt auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport durchführt."

Redaktionelle Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 10 § 14 Abs. 1 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt, finden die Sätze 1 und 2 keine Anwendung auf Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden."

...

Begründung

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG-E dienen Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG-E besteht grundsätzlich für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verpflichtung, Zugang zum Netz zu gewähren. Ausnahme hiervon sind Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden (§ 14 Abs. 1 Satz 3 AEG-E). Dies würde bedeuten, dass, sofern fremder Güterverkehr stattfindet, die Verpflichtung bestünde, Zugang zum Schienennetz zu gewähren.

Diese Definition für nichtöffentliche Eisenbahnen steht im Widerspruch zur Begründung zum Gesetzentwurf, wonach Werkbahnen grundsätzlich ausgenommen werden sollen.

Für den Eisenbahnbetrieb im Bereich der Bergaufsicht birgt diese Bestimmung eine nicht erwünschte Rechtsunsicherheit. Tatsächlich wird der weitaus größte Teil des Güterverkehrs durch eigene Transporte abgewickelt. Ein geringer Teil des Güterverkehrs, insbesondere zu Wartungs- und Dienstleistungszwecken, erfolgt durch Dritte.

Der Eisenbahnbetrieb im Zuständigkeitsbereich der Bergaufsicht besteht aus den Bereichen Werkbahn und Anschlussbahn. Der Betrieb der Werkbahn erfolgt auf der Grundlage betrieblicher Vorschriften. Auf Grund der bergbaulichen Besonderheiten weichen diese von den allgemeinen Bahnvorschriften ab. Die Anschlussbahnen stellen die Schnittstellen zur öffentlichen Eisenbahn dar. Der Betrieb der Anschlussbahnen erfolgt nach der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen – Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA).

Im Ergebnis würde die Einstufung des bergbaulichen Schienennetzes als öffentliche Eisenbahninfrastruktur dazu führen, dass der Eisenbahnbetrieb nicht mehr unter den Geltungsbereich des § 2 Abs. 4 Nr. 1 BBergG fallen würde.

Darüber hinaus wären für die Werkbahn die allgemeinen Bahnvorschriften einzuführen. Das wiederum erfordert eine technische Anpassung der Werkbahn mit unverhältnismäßig hohen Kosten für Bergbaubetriebe.

Um hier Rechtsklarheit zu schaffen, sollten die Ausnahmen von den Geboten des diskriminierungsfreien Zugangs zu Eisenbahninfrastrukturen deutlich dargestellt werden.