

**Anhörung des
Bundestags-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am 17.Januar 2007**

**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
-Drucksachen 16/2703, 16/3037-
Entwurf eines
Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

**Ulrich Koch, Geschäftsführer
EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven**

Im Jahrbuch des Bahnwesens (Band 55, 2006/07) mit dem Titel „10 Jahre Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs“ fordern die Autoren des Artikels „Regionalisierung – Eine Erfolgsgeschichte auf Deutschlands Schienen“ :

Eisenbahnunternehmen sollen Schritt halten mit Verkehrsunternehmen, die auf Marktveränderungen rasch und flexibel reagieren, kundenorientiert handeln und ihre Technologien bedarfsgerecht fortentwickeln und die weder auf Entscheidungen noch Prüfungen von Aufsichtsbehörden warten müssen.

(Autoren: Klaus Daubertshäuser, SPD, und Matthias Wissmann, CDU).

Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht vor, wesentliche Komponenten der Eisenbahnaufsicht auf den Bund zu übertragen. Dieses gilt bisher gem. Grundgesetz bereits für die Eisenbahnen des Bundes, für die Aufsicht über die nicht dem Bund gehörenden Eisenbahnen (NE-Bahnen) sind die Landesbehörden der einzelnen Bundesländer zuständig.

Begründet wird die Übertragung der Zuständigkeiten auf den Bund (und damit die faktische Abschaffung der Landesaufsichten) mit Vorschriften der EU (>Sicherheitsbehörde).

An dieser Stelle sollen nicht die rechtlichen Aspekte gewürdigt werden (z.B.: verlangt die EU **eine** Stelle oder sind im deutschen Innenverhältnis mehrere Stellen denkbar wie z.B. in Österreich; entspricht die Konzentration und Zuständigkeit des Bundes auch für die NE-Bahnen dem Grundgesetz; entspricht die Übertragung der Zuständigkeiten auf den Bund den Beschlüssen zur föderalen Struktur der Bundesrepublik; u.ä.). Die rechtliche Würdigung soll an anderer Stelle erfolgen.

Mein Hauptaugenmerk als Geschäftsführer eines kleineren / mittleren Eisenbahnunternehmens liegt auf den betrieblichen und insbesondere wirtschaftlichen Auswirkungen einer Übertragung der Zuständigkeiten auf den Bund.

Die EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH ist ein mittelständisches, privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen. Die EVB betreibt im Elbe-Weser-Raum zwischen Hamburg, Bremen und Cuxhaven eigene Eisenbahn-

Infrastruktur (derzeit 261 km Streckennetz), Schienenpersonennahverkehr sowie regional und bundesweit Schienengüterverkehr. Die EVB ist somit ein wichtiger Mobilitätsdienstleister in der Region und darüber hinaus.

Die EVB hat die Möglichkeiten intensiv genutzt, welche durch die Bahnreform Mitte der neunziger Jahre politisch gewollt sind. Sie hat ihre Angebote im Schienenpersonennahverkehr- und –güterverkehr konsequent zusammen mit Aufgabenträgern und Kunden ausgeweitet, auch im Wettbewerb zur DB AG.

Sie hat dabei Eisenbahnverkehre initiiert, welche in der Vergangenheit von der Bundesbahn / DB AG immer als nicht „bahn-affin“ bezeichnet wurden und somit dem Lkw überlassen wurden. Dazu gehört z.B. der sogenannte Hafenumfuhr-Verkehr mit Containern zwischen den deutschen Seehäfen. Derzeit fährt die EVB jährlich ca. 200.000 Container (TEU) zwischen den Terminals in Bremerhaven, Bremen und Hamburg, welche sonst fast ausschließlich über die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen des Elbe-Weser-Raumes gefahren würden.

Aufgrund dieser Entwicklungen konnte die EVB in den letzten Jahren zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und die Mitarbeiterzahl mehr als verdoppeln (derzeit 285 Mitarbeiter) und nicht unerhebliche Summen in Streckenerhalt, Werkstattneubauten und in Fahrzeuge investieren. In der Region hat die EVB so stabile Arbeitsplätze geschaffen und erhalten und ist sehr engagiert in der Ausbildung junger Menschen, was gerade in ländlich strukturierten Räumen nicht selbstverständlich ist.

Durch diese Maßnahmen und die Nutzung der politisch mit der Bahnreform geschaffenen Möglichkeiten ist es der EVB gelungen, Defizite abzubauen und Überschüsse zu erwirtschaften. Auch dieses dürfte nicht unerheblich im Sinne einer positiven Weiterentwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnwesen sein.

Das alles war und ist aus unserer Sicht nur möglich, wenn eine enge und an den örtlichen / regionalen Belangen ausgerichtete intensive Zusammenarbeit des Eisenbahnunternehmens mit den zuständigen Eisenbahngenehmigungs- und -aufsichtsbehörden des Landes gewährleistet ist und bleibt. Selbstredend basiert alles Handeln der EVB auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen. Aber gerade bei der Umsetzung untergesetzlicher Vorschriften und Regelungen ist Augenmaß und eine praxisorientierte Handhabung gemeinsam mit allen Beteiligten erforderlich.

In allen Bundesländern, auch im Flächenland Niedersachsen mit einer Vielzahl kleinerer und mittlerer NE-Bahnen, die sehr stark zur strukturellen Stützung der ländlichen Regionen beitragen, hat sich dabei die Zusammenarbeit mit den Eisenbahnbehörden des Landes sehr bewährt. Es besteht die große Gefahr, dass durch eine Verlagerung der Zuständigkeiten auf Bundesbehörden betriebliche und wirtschaftliche Verschlechterungen für die NE eintreten, welche die Erfolge gerade der letzten Jahre im Sinne einer wettbewerblich orientierten Weiterentwicklung der NE in Frage stellen.

Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Aufsicht „vor Ort in einer Hand“

Die sachgerechte Aufgabenwahrnehmung setzt die regionale Nähe zum beaufsichtigten Unternehmen und die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde in **einer** Hand voraus. Nur so können die erforderlichen Entscheidungen mit der notwendigen - örtlichen - Sachkompetenz und dem richtigen Augenmaß kurzfristig und flexibel getroffen werden, wobei besonders die Entscheidungskompetenz vor Ort und in einer Hand nicht durch mehrere Hierarchie-Ebenen verzögert werden darf (z.B. Außenstellen, die Entscheidungen erst unter Einbeziehung der Zentrale treffen können). Die Zentralisierung der Aufsicht behindert daher die wirtschaftliche Entwicklung der NE und schadet somit dem Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander und mit den anderen Verkehrsträgern.

- Standards NE-gerecht anwenden

Auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen werden seit vielen Jahren sehr bewährte Standards zum Bau, Unterhalt und zum Betrieb von Eisenbahnstrecken und –anlagen der NE-Bahnen angewendet (sogenannter „NE-Standard“). Diese Standards berücksichtigen dabei in besonderer Weise die Art der Nutzung dieser Schienenstrecken, welche in aller Regel als Nebenbahnstrecken betrieben werden.

Es besteht für die NE die Gefahr, dass sie künftig von einer zentralen Sicherheitsbehörde als "kleine DB AG" behandelt und mit für ihre Betriebsverhältnisse überzogenen Forderungen einer an DB-Standards orientierten Eisenbahnaufsicht konfrontiert werden. Die bisherige Flexibilität und Innovationskraft der NE, die maßgeblich zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene beigetragen hat, würde dann verloren gehen. Gerade im Bereich der Anwendung der untergesetzlichen Vorschriften und Richtlinien besteht diese Gefahr. Gesetzliche Vorschriften gelten natürlich, wodurch ein gleiches Sicherheits-Niveau gewährleistet ist. (So musste z.B. der seitens des EBA erlassene Leitfaden zur Sicherheitsbescheinigung aufgrund seines „überbordenden Bürokratismus“ zurückgezogen werden.)

- Effizienz der Aufsichtsbehörden

Dezentral und „vor Ort“ organisierte Aufsichtsbehörden sind wesentlich besser geeignet, eine lückenlose Aufsicht zu gewährleisten und so auch Nachteile von den NE abzuwenden als eine auf Bundesebene zentral gesteuerte Behörde.

Die bisherige Existenz von Bundes- und Landes-Aufsichtsbehörden trägt darüber hinaus zu einer wichtigen Meinungsvielfalt und zu Synergieeffekten bei. Diese ermöglichen bei gleichen Sicherheitszielen gerade bei innovativen Systemen eine sachgerechte und flexible Entscheidung über ihren sicheren Einsatz. Sie trägt darüber hinaus maßgeblich zu einer beschleunigten Meinungsbildung über die Anwendbarkeit, Funktionsfähigkeit und Sicherheit von techni-

schen Systemen bei, die wichtige Impulse zur Bildung der "anerkannten Regeln der Technik" darstellen.

- Erhalt und Förderung der Wirtschaftlichkeit

Im Flächenland Niedersachsen konnten durch die gute Zusammenarbeit zwischen dem zuständigen Ministerium, der Landes-Eisenbahnaufsicht, den kommunalen Gebietskörperschaften und den Eisenbahnunternehmen wichtige Eisenbahn-Infrastrukturen erhalten und ausgebaut werden. Dieses wurde insbesondere erreicht durch wirtschaftliche Bau-, Unterhaltungs- und Betriebsführungsmaßnahmen, welche gemeinsam mit der Aufsichtsbehörde und teilweise den Lieferfirmen erarbeitet und umgesetzt werden konnten. Aufgrund der finanziellen Situation der NE und der Wettbewerbssituation, in der sich die Eisenbahnen insbesondere auf Nebenstrecken befinden, müssen auch weiterhin praxisgerechte Lösungen vor Ort möglich bleiben.

In der Vergangenheit hat sich dabei immer wieder gezeigt, dass NE-Bahnen zusammen mit Landesbehörden vor Ort technische und betriebliche Innovationen erarbeitet und umgesetzt haben, welche zu einem wirtschaftlicheren Betrieb geführt haben (z.B. Funkfernsteuerung von Rangierloks, Einsatz von elektrisch ortsbedienten Weichen usw.). Solche Innovationen wurden seitens der DB und der Bundesaufsicht oft zunächst abgelehnt, später dann aber auch bei der DB übernommen.

Durch eine Verlagerung weiterer wesentlicher Aufsichtskompetenzen auf den Bund sehen wir diese Handlungsweisen stark gefährdet, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Preisvergleiche für vergleichbare Baumaßnahmen auf DB-Strecken und auf NE-Strecken belegen dieses in eindrucksvoller Weise (z.B. Kosten der Einrichtung einer technischen Sicherung an Bahnübergängen bei DB-Anlagen ca. 50% höher).

Die Mehrheit der Kollegen von NE-Bahnen in ganz Deutschland würden das Fortbestehen einer „Aufsicht vor Ort“, wie sie z.B. in Niedersachsen gegeben ist, sehr begrüßen, da sie ihnen weitere Möglichkeiten bei der Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb eröffnen würde.

- Aufteilung der Aufsichtskompetenzen

Die vorgesehene Zersplitterung der Aufgaben der Eisenbahnaufsicht in die weiterhin von den Ländern zu übernehmenden und in die durch die Sicherheitsrichtlinie begründeten Aufgaben, welche künftig vom Bund wahrzunehmen sein sollen, führt für die NE zu neuen, nicht klar definierten Genehmigungsschnittstellen und damit zu massiven Wettbewerbsnachteilen der NE-Bahnen gegenüber der DB AG. Daher muss für die NE-Bahnen die Aufsicht auf operativer Ebene in einer Hand vor Ort bei den Bundesländern bleiben, so wie für die bundeseigenen Bahnen die Aufsicht in einer Hand beim Bund liegt.

Fazit:

- **Aus wirtschaftlichen, betrieblichen und wettbewerblichen Gründen ist daher die Aufrechterhaltung einer einheitlichen, umfassenden Eisenbahnaufsicht für NE-Bahnen auf Länderebene dringendst erforderlich.**
- **Genehmigung und Aufsicht der NE-Bahnen auf operativer Ebene muss in einer Hand bei den Bundesländern liegen (wie für die DB in einer Hand beim Bund).**
- **Nur dann ist eine Aufrechterhaltung der „NE-Standards“ sichergestellt, wodurch wirtschaftlicher Bau von Infrastruktur und wirtschaftliche Betriebsweisen durchführbar bleiben.**
- **Nur dann ist eine weitere - politisch gewollte - Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der NE-Bahnen sichergestellt.**
- **Erforderlich ist die Schaffung bundesgesetzlicher Rahmenbedingungen mit Beteiligung der Bundesländer, nach denen Aufsichtsbehörden insbesondere im Bereich untergesetzlicher Regelungen nicht mehr Standards selbst bestimmen und damit legislativ tätig werden können, sondern exekutiv tätig werden müssen.**
- **Anderenfalls wird Eisenbahninfrastruktur und –verkehr sich immer weiter aus der Fläche zurückziehen (müssen). Ob dieses aufgrund der künftigen Verkehrsentwicklung und der Umweltsituation gesellschaftlich und politisch gewollt ist, darf sehr stark bezweifelt werden.**