Berlin, den 30.01.2017

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG

zum Referentenentwurf des BMUB vom 18.01.2017

für ein Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten (IAS-DG)

Vorbemerkung:

Die Deutsche Bahn als international agierender Mobilitäts- und Logistikkonzern, der sowohl nationale als auch länderübergreifende Verkehre durchführt und Eigentümer vieler Grundstücke ist, ist von den beabsichtigten Regelungen besonders betroffen und nimmt daher die Gelegenheit, sich zum Entwurf zu äußern, gern wahr.

Es ist insgesamt zu begrüßen, dass auf europäischer und nationaler Ebene Maßnahmen ergriffen werden sollen, um unsere Ökosysteme und die Lebensräume heimischer Arten und somit die Biodiversität vor einer Gefährdung durch nichtheimische invasive Arten zu schützen. Mit der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 und der inzwischen verabschiedeten Unionsliste, auf der die derzeit relevanten invasiven Arten gelistet sind, ist ein erster Schritt zur Prävention und Minimierung der nachteiligen Folgen, die durch invasive Arten hervorgerufen werden, getan.

Mit dem Durchführungsgesetz sollen nun ergänzende Regelungen zur Durchführung der EU-Verordnung geschaffen werden. Die Erfahrungen auf dem Gebiet eines erfolgreichen Präventionsmanagements sind allerdings noch begrenzt, insbesondere fehlen ausreichende Erkenntnisse über Einbringungs- und Ausbreitungspfade sowie über die Effektivität potenziell denkbarer Gegenmaßnahmen (vgl. EG 21 der Verordnung). Viele als invasiv geltende Arten sind bereits weit verbreitet in Deutschland und eine Eindämmung erscheint kaum noch möglich.

Vor diesem Hintergrund ist es bei der Einführung umfangreicher Ordnungspflichten, wie es mit dem IAS-DG erfolgen soll, besonders wichtig, übermäßige oder unverhältnismäßige Kosten zu vermeiden (vgl. EG 12 der Verordnung). Vielmehr müssen Maßnahmen in den Vordergrund gestellt werden, deren Effektivität feststeht und die nicht nur vielleicht und in irgendeiner Art und Weise die Zielerreichung unterstützen können. Maßnahmen, die mit Eingriffen in die Rechte Privater verbunden sind, müssen daher mehr als nur geeignet i. S. d. allgemeinen Verhältnismäßigkeitsprinzips sein. Anderenfalls wäre es z.B. bzgl. des Schienengüterverkehrs im worst case denkbar, dass ganze Güterzugladungen der Vernichtung zugeführt werden könnten, nur

weil das Risiko besteht, dass Anhaftungen z. B. von invasiven Pflanzen- oder Tierarten vorhanden sind.

Vielmehr muss auf Basis objektiver Faktoren tatsächlich zu erwarten sein, dass eine angeordnete Maßnahme mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine Einbringung und/oder Ausbreitung einer invasiven Art (noch) verhindert bzw. deren Folgen abmildert. Dabei sollte sich dieses gesteigerte Maß an Geeignetheit/Erfolgversprechendem sowohl auf die Maßnahme in technischer Hinsicht (z. B. das anzuwendende Verfahren) beziehen als auch darauf, ob überhaupt eine Einbringung/Ausbreitung erfolgt/droht bzw. begrifflich möglich ist, oder ob und inwieweit die Art nicht bereits im relevanten Raum vorhanden ist und aus diesem Grund Maßnahmen keinen Erfolg mehr versprechen würden.

Wir bitten schließlich zu bedenken, dass die sehr weitreichenden Untersuchungs- und Betretungsrechte der zuständigen Behörde und die damit verbundenen Duldungspflichten bezüglich Grundstücken, Fahrzeugen und Anlagen nicht unerhebliche Gefahren bergen, soweit Eisenbahnbetriebsanlagen und Gefahrenbereiche betroffen sind.

Der DB obliegt die Sicherheitsverantwortung für ihre Betriebsanlagen. Das Betreten von Bahnanlagen – insbesondere Schienenwegen - ohne Begleitung fachkundiger Bediensteter der DB und vorherige Sicherungsmaßnahmen kann lebensgefährlich sein, zumindest aber Meldungen und Streckensperrungen und somit Betriebsstörungen nach sich ziehen. Wir halten es daher für erforderlich, dass – sofern die zuständige Behörde nicht das Eisenbahn-Bundesamt ist, dem derartige Gefahren und betrieblich notwendige Maßnahmen bekannt sein dürften – das Betreten von Bahnanlagen – auch wenn es zum Schutz vor invasiven Arten geschieht – grundsätzlich nicht ohne vorherige Abstimmung mit der DB erfolgt. Dies sollte für alle Verkehrsanlagen gleichermaßen gelten.

Im Einzelnen

1. Allgemeines - Fehlende Definition Einbringung und Ausbreitung

Der aktuelle Entwurf knüpft durch § 40a BNatSchG-E umfassende behördliche Befugnisse und umgekehrt Ordnungspflichten des Einzelnen an das Einbringen und Ausbreiten invasiver Arten, ohne diese Begriffe zu definieren.

Die Verordnung selbst definiert die Einbringung gemäß Art. 3 Nr. 7 VO als die Verbringung einer Art aus ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet heraus als Folge menschlichen Einwirkens. Die Verordnung enthält aber keine Bestimmungen zum Begriff der Ausbreitung. Bereits diese

Definition des Einbringens ist verwirrend, da Art. 7 Abs. 1 der VO u. a. das Verbringen in das Gebiet der EU zum Gegenstand hat, was umgangssprachlich als „Einbringen“ in die EU verstanden werden kann, so dass dem Begriff des Einbringens auch ein bestimmtes Bezugsobjekt, nämlich ein bestimmtes Gebiet, in das die Art „räumlich verbracht“ wird und in dem sie sich vorher noch nicht befunden hat, immanent wäre.

Die offizielle Definition in Art. 3 Nr. 7 der VO enthält aber keine Aussagen zum Bezugsobjekt dergestalt, sondern geht umgekehrt davon aus, dass ein Einbringen immer dann gegeben ist, wenn die Art unter dem Aspekt ihres aktuellen Verbreitungsgebiets in einen Raum verbracht wird, der nicht mehr bzw. noch nicht zu ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet zählt, und zwar offenbar gleich, ob es sich um lokale Räume wie ein Gemeinde- oder Kreisgebiet oder größere Einheiten wie Regionen, Bundesländer oder das Territorium eines Mitgliedstaates handelt.

Wenn aber bereits das Verbringen außerhalb des natürlichen Verbreitungsgebiets ein Einbringen i.S.d. Verordnung ist, so werden die Grenzen zur „Ausbreitung“ verwischt, da im allgemeinen Sprachgebrauch zumindest vieles dafür spricht, die Verbringung einer Art in einen Raum außerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes eher als Ausbreitung oder Verbreitung zu verstehen.

Die Verordnung belegt, dass der Fachbegriff „natürliches Verbreitungsgebiet“ eine tragende Rolle spielt, wenn es um die Notwendigkeit und Geeignetheit von Maßnahmen zur Bekämpfung invasiver Arten bzw. deren Auswirkungen geht. Das natürliche Verbreitungsgebiet einer Art unterliegt aber stetigen Veränderungen und damit einer dynamischen Betrachtungsweise (vgl. auch den Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Februar 2007).

Für viele Arten fehlen aber gerade noch ausreichende Erkenntnisse bereits zum derzeitigen natürlichen Verbreitungsgebiet bzw. die vorhandenen Erkenntnisse beruhen in der Regel nicht auf Funden, die auf ein systematisches, jahrelanges und engmaschiges Monitoring-Programm zurückgehen. Dies wäre aber Voraussetzung für eine fundierte und zuverlässige Datengrundlage, auf Basis derer Eingriffe in Rechte Einzelner erfolgen sollen.

Der Maßstab von Karten, die Arten und ihr Verbreitungsgebiet zeigen, ist zudem häufig sehr grob. Ob eine Art in einem bestimmten Gemeinde- oder Landkreisgebiet bereits vorkommt und daher eine „Ausbreitung“ dorthin begrifflich gar nicht mehr möglich ist, da sie schon stattgefunden hat, ergibt sich aufgrund des groben Maßstabs häufig nicht, meist lässt sich eher die Verbreitung in Regionen/Bundesländern entnehmen. Dann stellen sich Fragen, ob bereits derjenige

eine Art verbringt oder zur Ausbreitung beiträgt, wenn die Art z. B. durch Anhaftungen in den Nachbarlandkreis gelangt.

Nicht zuletzt deshalb enthält der Entwurf umfassende Aufgaben der Behörden zur Beobachtung, Untersuchung, Erstellung von Aktionsplänen etc.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten, wann begrifflich von einem Einbringen und Ausbreiten gesprochen werden kann, empfehlen wir dringend, die Begriffe im Gesetz zu definieren, um die Rechtsanwendung gerade auch vor dem Hintergrund geplanter Sanktionen zu erleichtern.

2. Zu § 40a Abs. 1 BNatSchG-E - Generalklausel

Absatz 1 formuliert eine allgemeine Aufgaben- und Befugnisnorm, damit die Vorschriften der EU-Verordnung eingehalten und die Einbringung oder Ausbreitung von invasiven Arten verhindert oder minimiert wird. Diese Maßnahmen müssen ausdrücklich erforderlich und verhältnismäßig sein. Der allgemeine verfassungsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird hervorgehoben.

Gleichwohl sollten die eingangs erwähnten Erkenntnislücken, die Schwierigkeit im Hinblick darauf, wann überhaupt noch von einem Ausbreiten die Rede sein und der Umstand, dass viele Maßnahmen de facto keine Eindämmung mehr bewirken können, besonders berücksichtigt werden. Angesichts der Betonung in der Verordnung, dass weder übermäßige noch unverhältnismäßige Kosten – was einen Unterschied zwischen beiden impliziert - entstehen dürfen, sollte es nicht ausreichen, dass die getroffenen Maßnahmen nur allgemein geeignet sind, also das Ziel in irgend einer Weise fördern/ihm dienlich sind.

Vielmehr sollten die Maßnahmen tatsächlich und für sich gesehen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zum Erfolg führen, also ein gesteigertes Maß der Geeignetheit aufweisen i. S. v. erfolgversprechend sein. Anderenfalls würde dem Ansinnen der Verordnung nicht Genüge getan.

Absatz 1 sollte daher wie folgt ergänzt werden:

> *„Die zuständigen Behörden treffen nach pflichtgemäßen Ermessen die im Einzelfall erforderlichen, verhältnismäßigen und* ***erfolgversprechenden*** *Maßnahmen, um (…)“*

3. Zu § 40a Abs. 2 BNatSchG-E – Duldungspflichten

Behördliche Maßnahmen, die gemäß Absatz zu dulden wären, können gerade im Transport und Verkehr erhebliche Verzögerungen und Behinderungen herbeiführen. Die Aktivität eines Schie-

nenfahrzeugs allein, z. B. eines Güterzuges, dessen Bestimmung die „Raumveränderung“ auch über große Distanzen ist und dem stets Partikel anhaften können, kann nicht zu Anhaltspunkten i.S.v. § 40a Abs. 2 BNatSchG-E führen, da anderenfalls jedes fahrende Transportmittel per se einen solchen Anhaltspunkt darstellen könnte.

Auch aus der Gesetzesbegründung ergibt sich, dass es *konkrete* Anhaltspunkte braucht, damit der Tatbestand erfüllt ist. Dies sollte auch im Normtext selbst verankert sein, da es dem Ordnungsrecht nicht fremd ist, zwischen „einfachen“ bzw. „bloßen“ Anhaltspunkten und „konkreten Anhaltspunkten“ zu differenzieren.

Zudem birgt das Betreten und Untersuchen von Eisenbahnbetriebsanlagen, insbesondere Gefahrenbereichen, erhebliche Risiken für die Personen, die mit den Gefahren des Eisenbahnbetriebs nicht vertraut sind sowie für die Allgemeinheit. Sofern sich ohne vorherige Abstimmung mit der DB etwa Personen im Gleis aufhalten, um das Bahnbegleitgrün auf invasive Arten zu untersuchen, besteht Lebensgefahr für diese Personen. Außerplanmäßige Streckensperrungen und Betriebsverzögerungen wären die Folge.

Wir halten es daher für erforderlich, dass behördliche Untersuchungen im Bereich von Eisenbahnbetriebsanlagen unabhängig von einer Duldungspflicht nur in Abstimmung mit den verantwortlichen DB-Bediensteten erfolgen. Dies sollte in der Norm ergänzt werden.

Absatz 2 sollte daher wie folgt ergänzt werden:

> *„Liegen **konkrete** Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer invasiven Art vor, (…).*
> ***Soweit von den Maßnahmen Eisenbahnbetriebsanlagen betroffen sind, hat die zuständige Behörde die Maßnahmen zuvor mit dem für die Betriebsanlage Verantwortlichen abzustimmen, um den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs Rechnung zu tragen.“***

4. Zu § 40a Abs. 3 BNatSchG-E – Anordnungsbefugnis gegenüber dem Verursacher, Duldungspflicht des Zustandsstörers

§ 40 Abs. 3 Satz 1 enthält eine Ermächtigungsgrundlage, gegenüber dem Verursacher der Ausbringung oder Ausbreitung die Beseitigung und dafür bestimmte Verfahren anzuordnen, soweit dies zur Gefahrenabwehr erforderlich ist.

Satz 2 hingegen beinhaltet eine Duldungspflicht für Eigentümer im Hinblick auf behördlich durchgeführte Maßnahmen, die sich jedoch nach dem Wortlaut nicht auf Beseitigungsmaßnahmen des Verursachers auf Basis der Befugnis von Satz 1 erstreckt und obwohl die Durchführung der Maßnahmen durch die zuständige Behörden im Übrigen in Absatz 4 geregelt ist.

4.1. Zu Satz 1

Wir verweisen auf die eingangs und bereits unter 1. näher erläuterte Problematik, dass aufgrund der vielen Erkenntnislücken und des Umstands, dass viele Arten bereits verbreitet sind, das Portfolio tatsächlich wirksamer Maßnahmen begrenzt ist.

Auch in Absatz 3 Satz 1 sollte das Erfordernis der Effektivität und das Merkmal des Erfolgversprechenden im Hinblick auf die Beseitigung an sich, aber auch in Bezug auf das bestimmte Verfahren, besonders hervorgehoben werden.

Zudem sollte es zulässig sein, dass der in Anspruch genommene Verursacher selbst Maßnahmen oder ein Beseitigungskonzept aufstellt und der Behörde vorschlägt. Dieses Vorgehen ist im besonderen Umweltrecht, etwa im Bodenschutzrecht bei der Sanierung, ein anerkanntes und bewährtes Mittel. Selbstverständlich sollte die vorgeschlagene Maßnahme fachlich geeignet sein. Sofern dies der Fall ist und damit das Ziel des Gesetzes erreicht werden kann, sollte die Behörde dieses Verfahren auch akzeptieren.

Wir empfehlen daher, § 40a Abs. 3 S. 1 wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

> *„Die zuständige Behörde kann gegenüber demjenigen, der die Ausbringung, die Ausbreitung oder das entkommen von invasiven Arten verursacht hat, deren Beseitigung und dafür bestimmte Verfahren vorschreiben, soweit dies zur Abwehr einer Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder Arten erforderlich ist* ***und sofern die Beseitigung und die konkreten Verfahren hinreichend Aussicht auf Erfolg haben. Der Verursacher kann der Behörde entsprechende Maßnahmen vorschlagen. Die Behörde darf diese nur ablehnen, wenn sie fachlich ungeeignet sind.“***

4.2. Zu Satz 2

§ 40a Abs. 3 Satz 2 regelt eine Duldungspflicht der Eigentümer von Grundstücken und anderen in Absatz 2 genannten Sachen in Bezug auf behördliche Beseitigungs-/Minderungsmaßnahmen. Der systematische „Standort“ dieser Duldungspflicht ist verwirrend. Denn zum einen sind Duldungspflichten bereits in Absatz 2 enthalten, soweit es um die Duldung behördlicher Untersuchungsmaßnahmen geht.

Zum anderen erstreckt sich die Duldungspflicht nur auf behördliche Beseitigungsmaßnahmen, obwohl der vorangegangene Satz 1 gerade die Beseitigungspflicht des Verursachers regelt. Aufgrund des eindeutigen Wortlauts „Maßnahmen der zuständigen Behörde“ in Satz 2 bestünde

also keine Duldungspflicht, wenn der Verursacher gemäß § 40a Abs. 3 Satz 1 die Beseitigung durchführt. Hier besteht eine Lücke; es ist nicht sinnvoll, Maßnahmen des Verursachers von der gesetzlichen Duldungspflicht auszunehmen.
Schließlich ist bei systematischer Auslegung auch keine Duldungspflicht geregelt, wenn die Behörde gemäß § 40a Abs. 4 anstelle des Verursachers tätig wird.
Die Gesetzesbegründung verweist zwar darauf, dass auch dann die Duldungspflicht aus § 40a Abs. 3 Satz 2 gilt. Systematisch erscheint diese Verschachtelung und eine allgemein geltende Duldungspflicht für behördliche Maßnahmen in einem Absatz, der gerade keine behördlichen Maßnahmen, sondern Beseitigung durch den Verursacher regelt, nicht sinnvoll.

Wir empfehlen daher,

- die Duldungspflichten des Eigentümers für *Beseitigungs-/Verhinderungs*maßnahmen insgesamt in einem eigenen Absatz 5 zu regeln (mit der Folge, dass der jetzige Absatz 5 zu Absatz 6 usw. wird) und
- zudem die Duldungspflicht des Eigentümers auf Beseitigungsmaßnahmen des Verursachers i.S.v. § 40a Abs. 3 Satz 1 auszudehnen und
- durch geeignete Regelungen den besonderen Gefahren, die mit dem Betreten von Betriebsanlagen verbunden sind (vgl. Vorbemerkung a. E.) Rechnung zu tragen.

Der aktuelle Satz 2 sollte daher aus Absatz 3 gestrichen werden.
Nach Absatz 4 sollte ein neuer Absatz mit Duldungspflichten betreffend die Beseitigung/Minderung eingefügt werden mit der Folge, dass aus dem bisherigen Absatz 5 der Absatz 6, aus dem bisherigen Absatz 6 der Absatz 7 und der aktuelle Absatz 7 zu Absatz 8 wird.

Der neue Absatz 5 könnte wie folgt lauten:

> *„Eigentümer von Grundstücken und anderen in Absatz 2 genannten Sachen sowie der Inhaber der tatsächlichen Gewalt sind verpflichtet, Maßnahmen der zuständigen Behörde zur Beseitigung oder Verhinderung einer Ausbreitung invasiver Arten* ***sowie Maßnahmen des Verursachers gemäß Absatz 3 Satz 1*** *zu dulden.* ***Soweit von den Maßnahmen Eisenbahnbetriebsanlagen betroffen sind, hat die zuständige Behörde die Maßnahmen zuvor mit dem für die Betriebsanlage Verantwortlichen abzustimmen, um den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs Rechnung zu tragen.****“*

5. Zu § 40a Abs. 5 BNatSchG-G

Absatz 5 Satz 1 soll über die ohnehin bestehenden Duldungspflichten von Eigentümer für bestimmte Grundstückseigentümer weitergehende Verpflichtungen begründen. Inhalt der Vorschrift ist die Vorgabe, bestimmte Bewirtschaftungsmaßnahmen und Beseitigungsmaßnahmen in besonderer Weise zu berücksichtigen und damit letztlich durchzuführen. Diese Verpflichtung soll nach Satz 2 auch dann gelten, wenn das Grundstück im Eigentum eines privatrechtlich organisierten Unternehmens steht, an dem mehrheitlich eine Gebietskörperschaft Anteile hält. Aus der Gesetzesbegründung zu Satz 2 ergibt sich, dass damit § 2 Abs. 4 BNatSchG konkretisiert werden soll.

Aus unserer Sicht ist aufgrund des § 2 Abs. 4 BNatSchG die in Absatz 5 vorgesehene Sonderregelung entbehrlich.

Eine Verpflichtung der DB Netz AG, die dem Staat obliegenden Beseitigungs- und Überwachungsmaßnahmen gemäß Art. 17 der VO 1143/2014 durchzuführen, ist aus unserer Sicht unverhältnismäßig, da die Maßnahmen gemäß Art. 17 und Art. 19 eine andere Zielrichtung verfolgen und sich gerade nicht an Wirtschaftsunternehmen richten. Vorbehalte im Hinblick auf eine besondere Geeignetheit und Angemessenheit lassen sich diesen Vorschriften daher nicht gleichermaßen entnehmen wie den Ermächtigungsgrundlagen für Eingriffe in Rechte Privater. Die DB Netz AG hat bei der Bewirtschaftung ihrer Flächen in erster Linie den sicheren und störungsfreien Eisenbahnbetrieb zu berücksichtigen.

Die Situation der DB Netz AG als Eigentümerin vieler Flächen, auf der sich namentlich Eisenbahninfrastruktur befindet und die Betriebsanlagen i.S.d. Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind, lässt sich nicht vergleichen mit z. B. kommunalen Flächen oder Flächen von privatrechtlich organisierten kommunalen Wirtschaftsbetrieben, für deren Parkanlagen oder Betriebsgelände die Ziele des Naturschutzes in nachvollziehbarer Weise besonders relevant und besonders zu berücksichtigen sind.

Vielmehr kommt den Betriebsanlagen der DB gerade im Hinblick auf den Eisenbahnbetrieb eine besondere Bedeutung zu, die es rechtfertigt, diese Verkehrsfunktion besonders zu berücksichtigen. Dies belegt auch die Funktionssicherungsklausel des § 4 BNatSchG, die für gewidmete Verkehrswege klarstellt, dass in erster Linie die bestimmungsgemäße Nutzung im Vordergrund steht und den Eisenbahnbetriebsanlagen eine besondere verkehrliche Bedeutung und Aufgabe zukommt, die zu erfüllen im Vordergrund steht.

Auch die Erreichung der Ziele der EU-Verordnung auf Flächen, die keine Betriebsanlagen sind, erscheint durch die bereits statuierten Duldungspflichten des Grundstückseigentümers nach – aktuell - § 40a Abs. 3 Satz 2 BNatSchG-E ausreichend sicher.

Eine explizite Regelung, wonach privatrechtlich organisierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von einer Gebietskörperschaft gehalten werden, bei der Bewirtschaftung Managementpläne umsetzen und quasi staatliche Beseitigungsaufgaben „übernehmen“ müssten, sollte daher unterbleiben.

Wir empfehlen daher, § 40a Abs. 5 ***Satz 2*** *BNatSchG-E* ***zu streichen****.*

6. Zu § 40a Abs. 6 Satz 2 – Vorrang nicht chemischer bzw. nicht biologischer Verfahren

Absatz 6 statuiert einen Vorrang der Bekämpfungsmaßnahmen, die nicht chemisch oder biologisch wirken. Dies schränkt den Kreis der zur Anwendung geeigneten Verfahren weiter ein. Für einige Insektenarten sind z. B. biologische Bekämpfungsmaßnahmen derzeit die einig erfolgversprechenden. Die Vorrangregelung sollte ausdrücklich nur dann gelten, wenn die nicht biologischen bzw. nicht chemischen Verfahren nachweislich vergleichbar wirksam sind und ihr Einsatz in besonderem Maße verhältnismäßig ist. Anderenfalls wären behördlichen Forderungen nach einer aufwändigen manuellen Beseitigung Tür und Tor geöffnet. Zudem sollten im Hinblick auf den Pflanzenschutz Wertungswidersprüche mit den Anforderungen des § 12 Pflanzenschutzgesetz vermieden werden.

Absatz 6 Satz 1 sollte daher wie folgt ergänzt werden:

*„Verfahren, bei denen weder chemische noch biologische Bekämpfungsmittel eingesetzt werden, ist der Vorrang zu geben****, soweit deren Einsatz verhältnismäßig ist und nachweislich eine vergleichbare Wirksamkeit aufweist.“***

7. Zu § 48a BNatSchG-E – Zuständigkeit der Behörden

§ 48a enthält besondere Zuständigkeitsregelungen für den Vollzug der Vorschriften, die auf der EU-Verordnung und ihrer Durchführung beruhen. Aus der Norm ergibt sich, dass umfassende Bundeskompetenzen vorgesehen sind, soweit es um Aufgaben geht, für die z. B. Bundesoberbehörden wie das Bundesamt für Naturschutz zuständig ist. Diese Regelung soll laut Gesetzesbegründung nur klarstellenden Charakter haben.

Zuständigkeiten einer Bundesoberbehörde gibt es jedoch gleichermaßen im Bereich des Eisenbahnbetriebs. Nach Maßgabe des § 3 BEVVG und § 4 Abs. 6 AEG ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständige Behörde für die Eisenbahnen des Bundes. Das Eisenbahn-Bundesamt

ist insbesondere Aufsichtsbehörde, wenn es um die Betriebsanlagen und die eisenbahnrechtlichen Vorschriften, insbesondere um die Sicherstellung und Gewährleistung des sicheren Eisenbahnbetriebs durch die DB geht. Diese besonderen Belange und die Funktionstüchtigkeit der Betriebsanlagen haben ihren Niederschlag in der bereits erwähnten Funktionssicherungsklausel gefunden, so dass bei Erfüllung naturschutzrechtlicher Anforderungen betriebliche Belange, für die aber gerade das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde fachlich kompetent und rechtlich zuständig ist, nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.
Vor diesem Hintergrund und aufgrund des Umstands, dass Maßnahmen gegen invasive Arten vor allem auch Schienenfahrzeuge als Transportmittel und Schienenwege und Betriebsanlagen bezüglich eventuellen Ausbreitungs-/Einbringungspfaden betreffen können, sollte auch hier eine ausdrückliche Regelung erfolgen, dass für den Vollzug gegenüber Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt zuständig ist. Maßnahmen gegen invasive Arten dürfen nicht an der eisenbahnrechtlichen Aufsichtsbehörde „vorbei" angeordnet bzw. getroffen werden.

Vor allem Bundes- und Landes- sowie Regionalgrenzen überschreitende Verkehre, die im Bereich der Bekämpfung invasiver Arten relevant sein können, sollten einheitlich von derselben Behörde auch im Hinblick auf invasive Arten überwacht werden. Anderenfalls wäre z. B. unklar, welche untere Naturschutzbehörde welche Aufgaben wahrnehmen müsste, wenn Verkehre durch mehrere Landkreise oder Bundesländer führen. Auch wenn auf Eisenbahnbetriebsanlagen Maßnahmen zur Bekämpfung invasiver Arten in Frage stehen, sollte über diese unter Berücksichtigung der eisenbahnrechtlichen Anforderungen durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde entscheiden werden.
Hier greifen dieselben Gründe wie für die Zuständigkeitskonzentration beim Eisenbahn-Bundesamt, wenn es um die Zulassung von Betriebsanlagen, namentlich linienförmigen Verkehrswegen wie Schienenwegen geht.

Wir weisen im Hinblick auf die Formulierung unter § 48a Nr. 5 (alle übrigen Aufgaben die nach Landesrecht zuständigen Behörden) zudem darauf hin, dass es auch Bundesrecht gibt, das Zuständigkeiten von Bundesbehörden regelt, insbesondere die bereits erwähnten §§ 3 BEVVG und § 4 Abs. 6 AEG. Dies sollte im Wortlaut der Nr. 5 mit abgebildet werden.

Wir schlagen daher vor, nach § 48a Nr. 4 eine neue Nr. 5 mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„5. das Eisenbahn-Bundesamt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes"

Die jetzige Auffangnorm in Nr. 5 sollte Nr. 6 werden und wie folgt ergänzt werden:

> *„6. für alle übrigen Aufgaben die nach **Bundes- oder** Landesrecht zuständigen Behörden."*