

**04.03.16****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - R - U - Wi

zu **Punkt ...** der 943. Sitzung des Bundesrates am 18. März 2016

---

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und  
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**  
empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt  
Stellung zu nehmen:

Vk 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass mit dem neuerlichen Entwurf eines "Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich" zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums weiter das Ziel einer Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor verfolgt wird. Der Bundesrat verweist dazu zunächst auf seinen Beschluss vom 23. November 2012 zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (BR-Drucksache 559/12 (Beschluss)) sowie auf die Begründung zur Anrufung des Vermittlungsausschusses zu diesem Gesetz (BR-Drucksache 389/13 (Beschluss) vom 7. Juni 2013). Darin wurde ausgeführt, dass die Regulierung der Eisenbahnen nicht losgelöst von anderen drängenden eisenbahnpolitischen Fragen gesehen werden kann. Vielmehr gelte es, ein Gesamtkonzept zur erfolgreichen Fortführung der 1993 begonnenen

Bahnreform zu erarbeiten.

Maßgebliches Ziel einer Entgeltregulierung als Teil dieses Gesamtkonzepts muss es aus Sicht der Länder sein, die Weegeentgelte auf der Schiene zu dämpfen, um damit die Attraktivität des umweltfreundlichen und leistungsfähigen Verkehrsträgers Schiene substantiell zu steigern. Dabei muss die Regulierung allerdings auch berücksichtigen, dass die Infrastrukturbetreiber ausreichend finanziert bleiben, um die notwendige Qualität der Infrastruktur sicherstellen zu können. Der Bundesrat verweist insoweit auf die grundgesetzlich verankerte Verantwortung des Bundes für die Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 87e GG.

Für die vor diesem Hintergrund im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfs vorrangig zu behandelnde Regulierung sieht der Bundesrat vor allem folgende Anforderungen:

- Beschränkung der vollen Regulierung auf die für den Wettbewerb maßgeblichen Eisenbahnen bei weitgehender Nutzung der nach der Richtlinie 2012/34/EU eröffneten Ausnahmemöglichkeiten,
- Begrenzung der Dynamik des Anstiegs der Trassen- und Stationspreise, wobei grundsätzlich ein Ansatz entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 und 6 des Gesetzentwurfs der Länder (BR-Drucksache 557/14) zu bevorzugen wäre,
- stärkere Hinentwicklung der Trassen- und Stationsentgelte zu einem die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene fördernden Grenzkostenansatz,
- Sicherung der Qualität des Schienennetzes auch bei einer Anreizregulierung,
- Verhinderung einer sich verselbständigenden Regulierung,
- Prüfung der Möglichkeit einer parlamentarischen Kontrolle von Entscheidungen der Bundesnetzagentur,
- Verhinderung nachteiliger Auswirkungen einer mangelnden Markttraggfähigkeit in einem Segment des Schienenverkehrs auf die Infrastrukturnutzungsentgelte in den anderen Segmenten. Er erwartet, dass hier die Gesamtverantwortung des Bundes für die auskömmliche Mittelausstattung der Infrastrukturbetreiber zum Tragen kommt.

Der Bundesrat betont, dass sich auch frühere Forderungen der Länder aus dem

Beschluss des Bundesrates (BR-Drucksache 559/12 (Beschluss)) überwiegend nicht erledigt haben und im Sinne einer Weiterentwicklung der Bahnreform auch zusätzliche Herausforderungen bestehen. Dies betrifft insbesondere folgende Themen:

- Gesetzliche Verankerung der finanziellen Infrastrukturhilfen des Bundes an die Eisenbahnen des Bundes sowie der beiderseitigen Rechte und Pflichten im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung unter intensiver Einbindung der Länder,
- gesetzliche Verankerung des Finanzierungskreislaufs Schiene,
- Schaffung einer fairen und für die Länder auskömmlichen Regelung zur wahlweisen Regionalisierung regionaler Eisenbahninfrastruktur mit einer letztlich vom Eigentum unabhängigen Staatsverantwortung im Bereich der Eisenbahninfrastruktur,
- Sicherstellung einer gleichwertigen Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, mindestens soweit diese den Eisenbahnen des Bundes vergleichbare Aufgaben erfüllt, sowie Förderung von Gleisanschlüssen zu marktkonformen Bedingungen,
- dauerhaft verlässliche Finanzierung der Infrastrukturprojekte gemäß der Bundesverkehrswegeplanung mit Beschleunigung der Realisierungsfristen, auch durch beschleunigte Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt,
- ökonomische und ökologische Optimierung der Instrumente zur Verbesserung des Schutzes vor Bahnlärm, insbesondere durch wirksame Anreize zu einer weiteren Lärmverminderung an der Quelle gemäß dem Stand der Technik,
- engagiertes Hinwirken auf mehr Entbürokratisierung und mehr Effizienz im europäischen und deutschen Regelwerk für Eisenbahnen,
- verbesserte Einbindung des Schienenverkehrs in die Konzepte für eine Energie- und Klimawende.

Die mit dem Gesetzentwurf des Bundes angestrebte Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich darf sich nach Überzeugung des Bundesrates nicht auf regulatorische Maßnahmen beschränken. Ein bedeutender Mehrverkehr auf der Schiene entsprechend den nach wie vor gültigen Zielen der Bahnreform von 1993/1994 kann nur erreicht werden, wenn auch die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene, die sich in den zurückliegenden Jahren

ungünstig entwickelt haben, verbessert werden.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Eisenbahnregulierung ist wiederholt Gegenstand von Stellungnahmen der Länder gewesen. Es ist angezeigt, darauf hinzuweisen und anlässlich des aktuellen Gesetzentwurfs des Bundes daran anzuknüpfen. Losgelöst von einzelnen Rechtsvorschriften ist die eisenbahnpolitische Sicht der Länder in zusammengefasster Form darzustellen.

Vk 2. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 die Wörter "für Eisenbahnen" durch die Wörter "für regelspurige Eisenbahnen" zu ersetzen.

Begründung:

Namentlich Schmalspureisenbahnen sind in Anbetracht ihrer fehlenden Vernetzung und ihrer von der Norm abweichenden Spurweite für Dritte rein faktisch nicht (bzw. allenfalls theoretisch) frei zugänglich. In den letzten zwei Jahrzehnten seit der Bahnreform ist in Deutschland kein einziger Fall bekannt geworden, in welchem Zugang zum Netz einer Schmalspurbahn begehrt wurde. Nach den Erfahrungen der Vergangenheit steht realistisch auch nicht zu erwarten, dass künftig je Zugang zum Netz einer Schmalspureisenbahn beantragt wird. Schmalspurbahnen sind mithin nicht wettbewerbsrelevant und erst recht nicht systemrelevant. Sie der Regulierung zu unterwerfen wäre unverhältnismäßig. Sie sollen insgesamt befreit werden. Auch die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und die Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung nehmen Schmalspureisenbahnen von ihrem Anwendungsbereich aus.

Vk 3. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 19 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 19 die Wörter "sind Informationen zu den" durch die Wörter "beinhalten die" zu ersetzen.

Begründung:

Die bisher gewählte Formulierung erweckt den Eindruck, es handle sich bei den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nicht um die Bedingungen selbst, sondern lediglich um Informationen zu diesen.

Vk 4. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 24 ERegG)

Artikel 2 (§ 2 Absatz 16a - neu - AEG)

- a) In Artikel 1 ist § 1 Absatz 24 zu streichen.
- b) In Artikel 2 ist in § 2 nach Absatz 16 folgender Absatz 16a anzufügen:

"(16a) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Einwohnern pro Quadratkilometer."

Begründung:

Die Definition "Ballungsraum" spielt im Rahmen der europarechtlich (vgl. Artikel 3 Nummer 6 der EU-Richtlinie 2012/34/EU) eingeführten Definition des "Stadt- und Vorortverkehrs" (§ 2 Absatz 16 AEG) im AEG eine Rolle, im Artikel 1 (ERegG-Entwurf) taucht der Begriff dagegen überhaupt nicht auf. Er sollte daher besser im AEG verortet werden.

Vk 5. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 26 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 1 folgender Absatz 26 anzufügen:

"(26) Eigenständige örtliche und regionale Schienennetze sind Netze, die von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben werden."

Begründung:

Nach der historisch gewachsenen und durch die Bahnreform nicht veränderten Aufteilung der staatlichen Zuständigkeit und Sorge für ein dem Gemeinwohlerfordernis entsprechendes Schienennetz hatte der Bund diese Aufgabe vorrangig wahrzunehmen. Demzufolge kam den nach der Übernahme der früheren Länderbahnen durch das Deutsche Reich im Jahre 1920 verbliebenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in privater oder kommunaler Hand eine vergleichsweise untergeordnete, örtliche oder regionale Bedeutung zu. Daran hat sich im Laufe der Jahrzehnte nichts Grundsätzliches geändert. Die zugehörigen Schienenwege bzw. -netze sind heute als eigenständig im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU anzusehen und weiter als nichtbundeseigene Eisenbahnen entsprechend organisiert, auch wenn sie an das übergeordnete Netz der Eisenbahnen des Bundes technisch angebunden sind und Züge übergehen. Die Folge dieser rechtlichen Klarstellung ist in Verbindung mit § 2 Absatz 3

Nummer 1 ERegG-E die grundsätzliche Befreiung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen von den besonders bezeichneten Paragraphen des ERegG-E. Eine funktionale, d.h. technische Trennung schreibt die Richtlinie 2012/34/EU nicht vor.

Vk  
(bei  
Ablehnung  
entfällt  
Ziffer 30)

6. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 3 und Absatz 3a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist § 2 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

"(3) Die Regelungen der §§ 8, 9, 12, 13, 14, 16, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 35 und 36 gelten nicht für eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste,

Die Regelungen der §§ 8 und 9 gelten nicht für

a) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze,

b) regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird."

b) Nach Absatz 3 ist folgender Absatz 3a einzufügen:

"(3a) Die Regulierungsbehörde kann in Einzelfällen, in denen konkrete Sachverhalte eine tatsächliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs belegen, zur Beseitigung der Beeinträchtigung in dem notwendigen Umfang die Anwendung der in Absatz 3 genannten Vorschriften anordnen. Auf Antrag des Betreibers ist die Ausnahme wieder herzustellen, wenn eine Wettbewerbsbeeinträchtigung nicht mehr zu besorgen ist."

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die in nationales Recht umzusetzende Richtlinie 2012/34/EU enthält in ihrem Artikel 2 Absatz 3 nicht nur die Ausnahme von Artikel 7 (umgesetzt mit § 8) und 8 (umgesetzt mit §§ 8, 9, 31, 32 und 33), sondern auch von Artikel 13, der

mit den §§ 11, 12, 13, 14 und 16 ERegG sowie mit § 11 AEG umgesetzt wurde, sowie von Kapitel IV, das die Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten einschließlich der Regulierung regelt und mit Kapitel 3 umgesetzt wurde. Die Ausnahmegvorschrift in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie betrifft die Werksbahnen, für die in § 15 besondere Regelungen vorgesehen sind. Die Ausnahmemöglichkeiten sollen gegenüber dem EU-rechtlich Zulässigen nicht mehr als für den Wettbewerb erforderlich eingeschränkt werden. Den berechtigten Belangen der Zugangsberechtigten ist Rechnung zu tragen. Auch die Vorschriften betreffend die Betriebspflicht und die Stilllegung von Serviceeinrichtungen gemäß § 11 AEG sollen nicht der Ausnahme unterfallen, da mit dem Betrieb öffentliche Interessen der verkehrlichen Daseinsvorsorge verbunden sein können.

Die Ausnahmen betreffen daher die für die betroffenen Schienenwegbetreiber aufwändige Anreizregulierung und Verpflichtung zu lärmabhängigen Trassenpreisen. Bei jederzeit möglichen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit Schienenwegbetreibern, die ausgenommen werden können, sind besondere Vorgaben und eine Beteiligung der Regulierungsbehörde nicht erforderlich.

Die Richtlinie enthält in ihrem Artikel 2 Absatz 3 das Wort "ausschließlich" nicht an der vom Bund in § 2 Absatz 3 ERegG-E vorgesehenen Stelle ("soweit diese ausschließlich"). Die Ausnahmemöglichkeiten sollten auch hier gegenüber dem EU-rechtlich Zulässigen nicht unnötig eingeschränkt werden. Das Wort "ausschließlich" wurde daher in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht gestrichen.

Die Folge dieser Regelung unter Buchstabe a zusammen mit der rechtlichen Klarstellung zum Begriff "eigenständig" als Abgrenzung zu den Eisenbahnen des Bundes ist die grundsätzliche Befreiung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Diese ist auch dann gegeben, wenn der Schienenweg auch zur Nutzung durch Güterverkehrsdienste offen steht. Eine ausschließliche oder auch nur überwiegende Nutzung durch Personenverkehrsdienste verlangt Absatz 3 Satz 1 Buchstabe a nicht. Die Befreiung endet auch nicht, wenn ein Zugang beantragt wird, denn Absatz 3 Satz 2 Buchstabe b erfasst nur nicht eigenständige Schienennetze.

Der Erwägungsgrund 12 der Richtlinie bringt das Freistellungsziel für private Gleisanschlüsse gemäß Satz 1 Buchstabe b zum Ausdruck. Die zugehörige Formulierung der Richtlinie wird in Absatz 3 Satz 1 aufgenommen, um alle darunter fallenden privaten Bahnen, und nicht nur die neu definierten Werksbahnen, grundsätzlich auszunehmen.

Die Unterteilung in zwei Sätze ist notwendig, um die weitgehenden Ausnahmen für eigenständige Netze (NE-Bahnen) von den übrigen Ausnahmen nach Satz 2 abzugrenzen. Letztere betreffen auch die Eisenbahnen des Bundes, die u.a. wegen der bindenden Bestimmungen für Nutzungsentgelte und Zugang nicht so weitgehend ausgenommen werden sollen.

#### Zu Buchstabe b:

Auch wenn heute auf den in Absatz 3 genannten Schienennetzen bzw. Schienenwegen keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen bestehen, können diese für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Es muss deshalb für die

Regulierungsbehörde die Möglichkeit bestehen, bei aus der Ausnahme resultierenden Beeinträchtigungen des Wettbewerbs diese Ausnahmen im notwendigen Umfang zu beenden.

Vk 7. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 9 ERegG)

In Artikel 1 ist § 2 Absatz 9 zu streichen.

Begründung:

Die Ausnahme ermöglicht es, insbesondere große Teile des DB-Nebennetzes sowie der "klassischen" S-Bahn-Netze mit Tunnelstammstrecken (wie beispielsweise Frankfurt, München, Stuttgart, Hamburg, Berlin oder Leipzig) von der angedachten "Trassen- und Stationspreisbremse" des § 37 ERegG auszunehmen. Damit wird diese weitgehend entwertet.

Vk 8. Zu Artikel 1 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 13 Absatz 2 Satz 2 nach den Wörtern "und dabei" das Wort "gegebenenfalls" einzufügen.

Begründung:

Es ist nicht erforderlich, dass stets bereits im Rahmen des Bemühens um eine einvernehmliche Lösung auf eine tragfähige Alternative hingewiesen wird. Erforderlich wird eine solche erst im Fall des Scheiterns der Einigungsbemühungen.

Insgesamt erscheint es unangemessen, wenn in § 13 der Aufwand, der mit der Suche tragfähiger Alternativen verbunden ist, auf die Serviceeinrichtung verlagert wird, welche außerstande ist, dem Antrag auf Zugang zu entsprechen.

In der Praxis dürften die Zugangsberechtigten über bessere Kenntnis etwaiger Alternativen in konkurrierenden Serviceeinrichtungen verfügen als die ablehnende Einrichtung.

Vk  
(bei  
Ablehnung  
entfällt  
Ziffer 10)

9. Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 19 Absatz 4 folgender Satz anzufügen:

"Die in den Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben."

Begründung:

Der Inhalt der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ist im Gesetz nicht konkretisiert. Für die Nutzer der Serviceeinrichtungen ist die Kenntnis eines garantierten Angebots für die geforderten Entgelte von großer Bedeutung. Auch im Hinblick auf die nach § 39 Absatz 4 für Serviceeinrichtungen als Anreiz zur Störungsminimierung geförderten leistungsfähigen Bestandteile der Entgeltregelungen sind die zentralen Qualitätsmerkmale als Gegenstand der Nutzungsbedingungen vorzugeben.

Vk  
(entfällt bei  
Ablehnung  
von Ziffer 9)

10. Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2b - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 19 Absatz 4 folgender Satz anzufügen:

"Dies gilt nur für Serviceeinrichtungen, die dem Personenverkehr dienen."

Begründung:

Der Schienengüterverkehrsmarkt wickelt erhebliche Marktanteile über Trassen im Gelegenheitsverkehr ab und ist damit deutlich flexibler in der Nachfrage als der Personenverkehr. Durch Genehmigungsverfahren würde diese Flexibilität so nicht mehr gewährleistet werden können, und es wäre zu befürchten, dass der Schienengüterverkehr im Wettbewerb der Verkehrsträger erhebliche Marktanteile verliert.

Vk 11. Zu Artikel 1 (§ 23 Absatz 2 Satz 4 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 23 Absatz 2 folgender Satz 4 anzufügen:

"§ 37 bleibt unberührt."

Begründung:

Damit in Folge der Sätze 2 und 3 kein Systemwiderspruch bei der Entgeltbildung im Rahmen der von der öffentlichen Hand bestellten Verkehre (§ 37) entsteht, wird durch die Einfügung klargestellt, dass in diesem Fall die Unterscheidungen innerhalb von Verkehrsdiensten nicht bundesweit gelten müssen und die Entgelte für die jeweiligen Leistungen nicht bundesweit zu mitteln sind. Insofern bleibt die Entgeltbildung länderbezogen, § 37 ist insoweit eine besondere Vorschrift, die § 23 Absatz 2 Satz 2 und 3 bereichsspezifisch modifiziert.

Vk 12. Zu Artikel 1 (§ 25 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 25 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 Satz 1 ist nach den Wörtern "der Gesamtkosten" die Angabe "in Euro" einzufügen.

b) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

"(2) Für die Dauer eines Netzfahrplans wird die Obergrenze der Gesamtkosten vorbehaltlich des § 29 Absatz 5 durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Absatz 1, zuzüglich eines nach § 28 Absatz 1 ermittelten Betrages zum Ausgleich der allgemeinen Kostenentwicklung und abzüglich eines nach § 28 Absatz 2 ermittelten Betrages zur Berücksichtigung des allgemeinen Produktivitätsfortschritts, jeweils kumuliert von Beginn der Regulierungsperiode an, bestimmt."

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Diese Ergänzung dient der Klarstellung, dass sich die Einheit "Trassen-

kilometer" nur auf die Betriebsleistungen und nicht auf die Gesamtkosten bezieht.

Zu Buchstabe b:

Der Begriff der Inflationierung sollte vermieden werden. Die Änderung dient ansonsten der Klarstellung, dass nicht für jedes Fahrplanjahr die für die gesamte Regulierungsperiode kumulierte Veränderung zugeschlagen bzw. abgezogen wird, sondern nur die auf das jeweilige Fahrplanjahr und (kumulativ) auf die Vorjahre seit Anfang der Regulierungsperiode entfallende.

Vk 13. Zu Artikel 1 (§ 26 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 26 Absatz 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die für die Erbringung der Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 zu erwartende Summe dieser Entgelte darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen."

Begründung:

Die Formulierung "mit den Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 gewichtete Summe dieser Entgelte" ist nicht eindeutig. Gemeint ist die zu erwartende Summe der Entgelte für die zu erbringenden Betriebsleistungen.

Vk 14. Zu Artikel 1 (§ 27 Absatz 1 Satz 1 und 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 27 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter "besondere oder" zu streichen.
- b) In § Satz 2 sind die Wörter "Besondere oder" sowie die Wörter "im Rahmen von außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen und" zu streichen.

Begründung:

Es sollten bei der Anreizsetzung nur unvorhergesehene Mehrbelastungen zugunsten des Infrastrukturbetreibers berücksichtigt werden, dagegen keine "besonderen" und schon gar keine "außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen" (etwa aufgrund von Fehlplanungen). Nur unvorhergesehene Mehrbelastungen kann der Infrastrukturbetreiber nicht beeinflussen. Was er beeinflussen kann und somit in seiner Herrschaftssphäre liegt, sollte hingegen vollumfänglich der Anreizregulierung unterliegen.

Vk 15. Zu Artikel 1 (§ 28 Absatz 3 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 28 Absatz 3 die Wörter "ohne Zustimmung" durch die Wörter "mit Zustimmung" zu ersetzen.

Begründung:

Hier besteht die Gefahr, die Anreizregulierung durch die behördliche Festlegung der Faktoren ohne Mitspracherecht des Bundesrates je nach Haushaltslage des Bundes zu schwächen oder ganz auszuhebeln. Bei Rechtsverordnungen des Bundes, die die Entgeltbildung bei den Schienenwegen des Bundes betreffen, ist der Bundesrat zwingend zu beteiligen (Artikel 80 Absatz 2 GG).

Vk 16. Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 1a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist in § 29 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Durch eine Vereinbarung nach Absatz 1 wird sichergestellt, dass die Anwendung von § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist, in Verbindung mit § 37 nicht zu einer Veränderung der Aufschläge nach § 36 Absatz 2 für andere als die in § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 genannten Verkehrsdienste oder Marktsegmente führt."

Begründung:

Die Ergänzung ist im Zusammenhang mit einer Begrenzung der Trassenentgelte in § 37 zu sehen. Sofern die Begrenzung der Trassenentgelte nach § 37 dazu führt, dass nicht alle dem Schienenpersonennahverkehrsdienst zugeordneten Kosten nach § 36 Absatz 2 Satz 4 durch die Entgelte dieses Verkehrsdienstes gedeckt werden können, muss eine Umwälzung auf andere Verkehrsdienste verhindert werden. Stattdessen ist der sich daraus möglicherweise ergebende Finanzierungsbedarf über eine Vereinbarung nach § 29 Absatz 1 zu decken.

- Vk 17. Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 2 Satz 3 - neu - und Anlage 5 (zu § 29), Nummer 1 bis 3, Nummer 3a - neu -, Nummer 5, Nummer 7 sowie Nummer 8 und 9 - neu - ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Dem § 29 Absatz 2 ist folgender Satz 3 anzufügen:

"Die Bundesregierung wird ermächtigt, näheres zur Anlage 5 durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen."

- b) Anlage 5 (zu § 29) ist wie folgt zu ändern:

- aa) Der Nummer 1 ist folgender Halbsatz anzufügen:

"dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur;"

- bb) In Nummer 2 sind nach dem Wort "Erneuerung" die Wörter "und für den Abbau von eventuell vorhandenen Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen" einzufügen.

- cc) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

"3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie

- a) Zugbetriebsleistung (insbesondere unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundentreue,
- b) Netzkapazität,
- c) Vermögensverwaltung,
- d) Tätigkeitsvolumen,
- e) Sicherheitsniveaus und
- f) Umweltschutz;

gesetzliche Bestimmungen hierzu bleiben unberührt;"

- dd) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer 3a einzufügen:
- "3a. den eventuell vorhandenen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;"
- ee) In Nummer 5 ist die Angabe "§ 27 Absatz 2" durch die Angabe "§ 29 Absatz 3" zu ersetzen.
- ff) In Nummer 7 sind nach dem Wort "Vereinbarung" die Wörter ", die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Unternehmensgenehmigung (§ 6 Allgemeines Eisenbahngesetz) des Betreibers des Schienenwegs anzupassen ist und im Übrigen mit dem in diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss" einzufügen.
- gg) Nach Nummer 7 sind folgende Nummern 8 und 9 anzufügen:
8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer;
9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung."

Begründung:

Allgemeines:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf ist die EU-Richtlinie 2012/34/EU 1:1 umzusetzen. Dem widerspricht es, wenn ganze Passagen des Anhangs V der Richtlinie entfallen.

Es dient der Rechtsklarheit für den Anwender, in der Anlage 5 alles aufzuführen, was Grundlage einer qualifizierten Regelungsvereinbarung sein muss. Die EU-Richtlinie würde nur unzureichend umgesetzt, wenn zwingend enthaltene Teile aus dem Anhang V im nationalen Umsetzungsgesetz fehlen. Das Thema "qualifizierte Regulierungsvereinbarung" ist mit seiner Rechtsfolge so

bedeutsam, dass sich der europäische Gesetzgeber zu einer detaillierten Regelung entschlossen hatte (siehe Artikel 30 Absätze 1 bis 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU).

Deutschland hat sich entschieden, die Anreizsetzung zur Kostensenkung nach Artikel 30 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2012/34/EU vorrangig durch eine vertragliche Vereinbarung (= qualifizierte Regulierungsvereinbarung) wahrzunehmen, sodann auch durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen (Genehmigung) hinsichtlich der Entgelthöhenfestlegung. Damit wurde die dritte Möglichkeit nach Artikel 30 Absatz 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU gewählt. Wird jedoch so vorgegangen, so muss der Mitgliedstaat, falls er Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) nach Artikel 30 Absatz 2 der Richtlinie als Anreizinstrumente in Betracht zieht, in solchen LuFV die im Anhang V aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhalten. Damit stehen diese nicht zur Disposition durch den nationalen Gesetzgeber.

Der Wegfall verschiedener dort genannter Kriterien im vorliegenden Entwurf scheint den Vertragsschließenden zwar mehr Freiheiten einzuräumen, im Zusammenhang mit § 29 Absatz 5 kann dann aber der Anreizpfad wesentlich geschwächt werden.

#### Im Einzelnen:

##### Zu Buchstabe a:

Hier wird der Bund ermächtigt, mittels Rechtsverordnung den Mindestinhalt der Anlage 5 weiter zu konkretisieren. Weil dies Auswirkungen auf die Entgelte der Eisenbahnen des Bundes haben kann, ist nach Artikel 80 Absatz 2 GG die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

##### Zu Buchstabe b:

##### Zu Doppelbuchstabe aa:

In Nummer 1 ist der Satz 2 entfallen gewesen. Die Begründung, Satz 2 sei entbehrlich, weil bereits in der Nummer 2 umfasst, setzt sich über die Wertung des Europarechts hinweg. Der Satz 2 dient - wie bereits in der Richtlinie - der Klarstellung. Aus diesem Grund sollte er wie bisher enthalten sein.

##### Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Gesetzesbegründung meint hier, das sei eine spezielle Anforderung, die dann nicht erfüllt werden kann, wenn es keine Rückstände gebe und somit zu streichen sei. Dem ist nicht zu folgen, sonst hätte dies der Richtliniengeber so vorgesehen. Ihm ist es gerade ein Anliegen, solche Rückstände zu beseitigen. Durch Einbezug der Worte "eventuell vorhandenen" kann dem Rechnung getragen werden.

##### Zu Doppelbuchstabe cc:

Bei den beispielhaft aufgezählten nutzerorientierten Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien fehlt jegliche Detaillierung (Entfall der Buchstaben a) bis g)). Die Gesetzesbegründung meint, die Übernahme

sei überflüssig, auch weil es beim Sicherheitsniveau und Umweltschutz ja auch gesetzliche Bestimmungen gäbe, die einzuhalten seien und die Rechtsanwendung somit kompliziert würde. Diesem Einwand kann mit der vorgeschlagenen Formulierung begegnet werden. Im Übrigen zeigt die Richtlinienbestimmung auf, über welche Felder sich eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung erstreckt. Daher muss diese in der Anlage 5 enthalten sein.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Auch hier verfängt die Argumentation der Gesetzesbegründung, dass nicht überall ein Instandhaltungsrückstand vorliege, nicht. Hinsichtlich der "außer Betrieb genommener Vermögenswerte" ist der Entfall unter Verweis auf § 11 AEG nicht zutreffend: Denn wenn eine Stilllegung erfolgt ist, spart der Infrastrukturbetreiber ja auch Unterhaltskosten, die durch eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung abgedeckt sein können. Für diesen Einsparungsfall sieht der Richtliniengeber dort eine Regelung vor.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Hier liegt wohl ein Redaktionsversehen vor (Schreibfehler). Die Anreize (mindestens: Vertragsstrafen, andere Anreize sind jedoch nicht spezifiziert!) sind in § 29 Absatz 3 enthalten.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Auch hier trägt die Gesetzesbegründung, dass solche Fälle nur "gegebenenfalls" auftreten könnten, nicht, denn der Richtliniengeber möchte ja gerade in solchen Fällen, dass die qualifizierte Regulierungsvereinbarung darauf eingeht.

Zu Doppelbuchstabe gg:

Zu Nummer 8:

Nummer 8 des Anhangs V der EU-Richtlinie wurde komplett nicht übernommen.

Das Argument, mit § 62 ERegG läge bereits eine gesetzliche Regelung bei Störungen vor, trägt nicht: § 62 ERegG hat nämlich eine Entsprechung in Artikel 54 der EU-Richtlinie. Auch das Argument, vorzeitige Kündigungen seien durch das allgemeine Vertragsrecht abgedeckt, verfängt nicht, denn der Richtliniengeber wollte, dass diese Materien Eingang in eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung finden. Dort kann dann selbstverständlich auf die Regeln des allgemeinen Vertragsrechts verwiesen werden. Auch die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer (d.h. EVU als Kunden) würde man nicht behandeln müssen, was unbefriedigend bleiben würde. Im Übrigen sollten größere Betriebsstörungen durch die Vereinbarung von Qualitätskriterien gerade nicht mehr so häufig vorkommen. Nummer 8 ergänzt insoweit Nummer 3.

Zu Nummer 9:

Nummer 9 des Anhangs V der EU-Richtlinie wurde nicht übernommen. Auch hier wird argumentiert, für diese Fälle existierten gesetzliche Regelungen (Vertragsrecht, Bundeshaushaltsordnung). Auch hier wollte der Richtliniengeber jedoch, dass solche Fälle explizit in der qualifizierten

Regulierungsvereinbarung zu regeln sind. Auch hier gilt, dass dort dann immer noch auf gesetzliche Bestimmungen verwiesen werden kann.

Vk 18. Zu Artikel 1 (§ 30 Satz 2 und 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 30 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 2 sind die Wörter "binnen zwei Monaten" durch die Wörter "binnen vier Monaten" zu ersetzen.
- b) Satz 4 ist zu streichen.

Begründung:

Diese angesichts der Komplexität der Aufgabe sehr knappe Frist von zwei Monaten engt die Handlungsmöglichkeit der Bundesnetzagentur zu stark ein. Praktikabler dürfte eine Frist von vier Monaten sein.

Vk 19. Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 1 und 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 31 wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:  
"(1) Der Betreiber der Schienenwege hat das Gesamtentgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen."
- b) In Absatz 2 sind die Wörter "§ 25 auf Grundlage der Obergrenze der Gesamtkosten" durch die Angabe "§ 26 Absatz 2" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Neben einer redaktionellen Änderung (es fehlte das Wort "für" in der ursprünglichen Fassung) sollte auf die entbehrliche Verweisung und den redundanten Satz 2 verzichtet werden.

Zu Buchstabe b:

Die Entgeltermittlung ist nicht in § 25 geregelt, sondern in § 26 Absatz 2. Der Verweis auf die Obergrenze der Gesamtkosten als Grundlage für die Entgelte ist an dieser Stelle entbehrlich.

Vk 20. Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 31 Absatz 2 Satz 2 nach den Wörtern "eintreten wird" die Wörter "oder die Kosten anderweitig gedeckt werden" einzufügen.

Begründung:

Die Ausnahmemöglichkeit für eine anderweitige Kostendeckung ist derzeit in § 22 EIBV enthalten. (Ermächtigungsgrundlage § 14 Absatz 4 Satz 4 Nr. 1 und 2 AEG). Sie kann vor allem für kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) - besonders im ländlichen Raum und/oder mit touristischem Verkehr - bedeutsam sein, die ihre Kosten nicht alleine aus den Trassenpreisen erwirtschaften können und auf andere Einnahmequellen und Zuschüsse angewiesen sind. Andernfalls können Streckenstillegungen drohen, die nicht im Länderinteresse liegen und auch nicht im Bundesinteresse an einer flächendeckenden Verkehrsinfrastruktur liegen können. Die Ausnahme nach § 2 Absatz 7 für § 31 ist für diese Fälle zu kompliziert, erfordert die Zustimmung der Kommission und hängt von deren Entscheidungspraxis ab. Nach dem europarechtlichen Subsidiaritätsprinzip haben aber grundsätzlich die Mitgliedstaaten die Entscheidungsbefugnis darüber, wie sie ihre nationalen Eisenbahninfrastrukturen entwickeln (vgl. Artikel 8 Absatz 1 EU-Richtlinie 2012/34/EU).

(Vorschlag UA: 16 : 0 : 0)

21. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 32 Absatz 1 nach den Wörtern "Einrichtungen dürfen" das Wort "insgesamt" einzufügen.

Begründung:

Durch diese Änderung wird klargestellt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen bei der Ermittlung der Kosten, die ihren Entgelten zugrunde liegen, nicht den gleichen Anforderungen wie Betreiber von Schienenwegen unterliegen.

Vk 22. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 das Wort "Eisenbahnen" jeweils durch das Wort "Eisenbahnverkehrsunternehmen" zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff Eisenbahnen umfasst sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Anlage 2 Nummer 2 regelt jedoch explizit die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen. Daher sollte hier ebenfalls der Begriff "Eisenbahnverkehrsunternehmen" verwendet werden.

Vk 23. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 3 - neu -  
(bei  
Ablehnung  
entfällt  
Ziffer 41)  
§ 36 Absatz 2 Satz 1 und 2 Nummer 2 und 3 sowie  
§ 37 ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) § 32 ist folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Entgelte für die Benutzung von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a der Eisenbahnen des Bundes durch Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind entsprechend der Regelung des § 37 zu bemessen."

b) § 36 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 sind nach dem Wort "Marktsegmente" die Wörter "entsprechend der Regelung des § 37" einzufügen.

bb) In Satz 2 sind Nummer 2 und 3 wie folgt zu fassen:

"2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und

3. sonstige Personenverkehrsdienste."

c) § 37 ist wie folgt zu fassen:

**"§ 37**

**Ausgestaltung der Trassen- und Stationsentgelte für  
Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen  
Dienstleistungsauftrags**

(1) Die Regulierungsbehörde ermittelt in Summe und je Land die im Jahr 2016 von Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aufgrund der Bestellungen zu leistenden Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a. Daraus ermittelt sie je Land die durchschnittlichen Entgelte in Euro pro Trassenkilometer und in Euro pro Zughalt. Die Entgelte der Folgejahre dürfen die nach den Sätzen 1 und 2 gebildeten Entgelte jeweils je Land höchstens bis zu einer Höhe des Vomhundertsatzes der Steigerung der Regionalisierungsmittel nach § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes überschreiten.

(2) Liegt die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel von einem Jahr zum Folgejahr in einem Land bezogen auf die absolut zur Verfügung stehenden Mittel unter der Steigerungsrate nach § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz, so ändern sich die Entgelte nach Absatz 1 in dem betreffenden Land von einem Jahr zum Folgejahr maximal um die jeweilige Steigerungsrate. Die Steigerungsrate übersteigt in keinem Fall den Vomhundertsatz nach § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz. Im Fall eines Absinkens der einem Land absolut zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel sinken die Entgelte nach Absatz 1 entsprechend um die jeweilige Rate.

(3) Wird die Betriebsleistung des Jahres 2016 in den Folgejahren durch Mehrbestellungen erhöht, so dürfen nur die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, gefordert werden.

(4) Das Markttragfähigkeitsprinzip nach § 32 und § 36 wird durch § 37 insoweit beschränkt."

Begründung:

Zu den Änderungsvorschlägen allgemein:

Im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zu dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drucksache 18/6370) gab die Bundesregierung zur Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses am 14. Oktober 2015 unter anderem folgende Erklärung zu Protokoll:

"Die Bundesregierung verpflichtet sich, im Rahmen des in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurfs zur Eisenbahnregulierung sicherzustellen, dass das Volumen der jährlichen länderspezifischen Steigerung der Infrastruktur-entgelte den Anstieg nach § 5 Absatz 3 nicht übersteigt."

Der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes wird dieser Zusicherung nicht gerecht. Mit der hier vorgesehenen lediglichen Soll-Vorschrift können Trassenentgelte länderspezifisch ausgewiesen werden und je Land die für die jeweilige Fahrplanperiode zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel berücksichtigt werden. Es bleibt aber völlig offen, in welcher Form und mit welchen Folgen dies geschehen soll. Damit wird aber die von der Bundesregierung zugesagte Begrenzung der Dynamik des Anstieges der Trassenentgelte der bundeseigenen EIU entsprechend § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz nicht erreicht. Auch ist der Bezug auf die insgesamt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht sachgerecht, denn in den einzelnen Ländern werden unterschiedliche Anteile der Regionalisierungsmittel für die Bestellung der Leistung verwendet.

Die hier vorgeschlagene Änderung dient dazu, die Protokollerklärung der Bundesregierung umzusetzen.

Sie ist zudem verfassungsrechtlich geboten. Die nach dem Entwurf der Bundesregierung vorgesehene Festsetzung von Infrastrukturnutzungsentgelten auf der Grundlage des Markttragfähigkeitsprinzips erfordert dennotwendigerweise eine eindeutige Begrenzung der im Bereich des SPNV zu erhebenden Entgelte entsprechend der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel, weil das Markttragfähigkeitsprinzip infolge der natürlich gegebenen Marktsensibilität der eigenwirtschaftlich betriebenen SPNV und SGV mit der Gefahr einher geht, dass die dort anfallenden Kosten in den Bereich des künstlich marktrobusten, weil über die Regionalisierungsmittel subventionierten SPNV verlagert werden. Damit wird die Auskömmlichkeit der Regionalisierungsmittel, die nach Artikel 106a GG erforderlich ist, mit der Zeit ausgehöhlt und das soeben beschlossene Regionalisierungsgesetz nach und nach aus dem vorgegebenen Verfassungsrahmen gedrängt. Hinzu kommt, dass die Gewährleistungspflicht für die Eisenbahnen des Bundes - für deren gesamte Infrastruktur und für die darauf verkehrenden SPNV und SGV - nach Artikel 87e GG allein den Bund trifft und nicht den Ländern angelastet werden darf.

Zu den Vorschlägen im Einzelnen:Zu Buchstabe a:

Die "Stationspreisbremse" ist hier verankert. Die Auslagerung in einen eigenen Absatz 3 soll verdeutlichen, dass diese Regelung eine eigenständige Anforderung an eine Entgeltermittlung bildet. Wird Absatz 3 erfüllt, sind ungeachtet dessen vom Stationsbetreiber auch die Anforderungen der Absätze 1 und 2 zu beachten.

Zu Buchstabe b:Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Einfügung soll verdeutlichen, dass bereits bei der Aufschlagsprüfung die Anforderungen des § 37 beachtet werden müssen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Das EU-Recht kennt nur die Unterscheidung in Personenverkehr mit und ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag, siehe Artikel 32 Absatz 1 Unterabsatz 3 Satz 2 der umzusetzenden EU-Richtlinie 2012/34/EU. Daher knüpft die Änderung nur an das Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an. Die Unterscheidung in Fern- und Nahverkehr ist irrelevant. Da die EU-Richtlinie nach Ziffer B des Vorblatts des Gesetzentwurfs vom 15. Januar 2016 grundsätzlich 1:1 umgesetzt werden soll, ist zwecks Vermeidung von Abgrenzungsschwierigkeiten an der dort zwingend vorgeschriebenen Terminologie festzuhalten.

Zu Buchstabe c (§ 37):Zu Absatz 1:

Sätze 1 und 2 betreffen die zunächst die Entgeltermittlung im Bereich bestellter Verkehre. Sodann ist im Satz 3 die "Infrastrukturpreisbremse", wie im Vermittlungsausschuss zum Regionalisierungsgesetz zugesagt, verankert.

Zu Absatz 2:

Durch diese Regelung werden die negativen Auswirkungen des Kieler Schlüssels für einige Länder abgemildert (es kann sogar zu Infrastrukturpreissenkungen kommen). Andere Länder würden sich dagegen überproportionalen Infrastrukturpreisssteigerungen gegenüber sehen, dies wird aber durch die Einführung einer Kappungsgrenze begrenzt, so dass der Anstieg nicht über 1,8 % liegen darf und somit der Anteil der Infrastrukturentgelte am Gesamtvolumen der Regionalisierungsmittel in dem betreffenden Land absinkt.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift soll gewährleisten, dass Mehrbestellungen zu Grenzkostenpreisen abgerechnet werden. Damit kann ein attraktiveres Angebot entstehen. Für Abbestellungen bedarf es keiner gesonderten Regelung, weil sich in diesem Fall die Entgelte nach Absatz 2 entsprechend um die Preise je Trassenkilometer bzw. je Zughalt des Vorjahres vermindern.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift verdeutlicht, dass im Bereich von der öffentlichen Hand bestellter Verkehre das Markttragfähigkeitsprinzip - wie europarechtlich vorgeschrieben - grundsätzlich gilt. Es erfährt aber insoweit eine besondere inhaltliche Ausgestaltung, die der Tatsache geschuldet ist, dass die Länder eine verfassungsrechtliche Pflichtaufgabe wahrnehmen müssen (Artikel 30, 87e Absatz 4 Satz 1 und 143a Absatz 3 GG), der sie sich nicht entziehen können. Andererseits muss die Bundesgesetzgebung für die Erfüllung dieser Pflichtaufgabe der Länder zwingend den auskömmlichen finanziellen Rahmen setzen, der für die Markttragfähigkeit begrenzend ist (Artikel 106a GG). Unter Würdigung dieser verfassungsrechtlich bindenden Grundentscheidung sind die Eisenbahnen des Bundes verpflichtet, diese Besonderheiten im Rahmen ihrer Trassenpreisbildung zu berücksichtigen; gleiches gilt für den Bereich der Stationspreise bei § 32 Absatz 3.

Vk 24. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist § 34 Absatz 1 zu streichen.

Begründung:

Der Entgeltanspruch des Betreibers entsteht aufgrund des Vertrages nach § 20. Dieser Anspruch ist als wirtschaftlicher Wert verwertbar und muss auch zur Sicherung von Forderungen Dritter oder zur Befriedigung von berechtigten Gläubigeransprüchen einsetzbar sein.

Eine andere Stelle, die Entgelte entgegennehmen könnte, ist im deutschen Recht nicht vorgesehen. Aus diesem Grunde ist dieser Paragraph entbehrlich und sollte gestrichen werden.

Vk 25. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 34 Absatz 2 Satz 2 die Angabe "§§ 28 bis 32" durch die Wörter "§§ 28 bis 31 von dem Betreiber der Schienenwege oder nach § 32 von dem Betreiber einer Serviceeinrichtung" zu ersetzen.

Begründung:

Durch diese Änderung wird klargestellt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen bei der Ermittlung der Kosten nicht das aufwändige, in den §§ 28 bis 31 beschriebene, Vorgehen leisten müssen, das von Betreibern von Schienenwegen erwartet wird.

Vk 26. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 3 Satz 1, Satz 1a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist § 34 Absatz 3 wie folgt zu ändern:

- a) Nach den Wörtern "Unbeschadet des § 31 Absatz 2" sind die Wörter ", des § 32" zu streichen.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz anzufügen:

"Ausgenommen sind die Entgelte der Betreiber der in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe b bis i aufgeführten Serviceeinrichtungen."

Begründung:

Der Gesetzentwurf unterscheidet entsprechend Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU zwischen dem "Mindestzugangspaket" und "Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden". Letztere umfassen laut § 1 Absatz 5 i.V.m. Anlage 1 ERegG-E auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen. Dieses Verständnis wird mit der Bezugnahme auf § 32 ERegG-E (Ermittlung der Entgelte des Betreibers einer Serviceeinrichtung) bekräftigt.

Mit dieser Neuerung gegenüber der heutigen Rechtslage hätten Serviceeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 Nummer 2 ERegG-E, die nicht über einen klassischen Übergabe-Bahnhof angebunden sind, ein nicht lösbares Problem bei der Entgeltkalkulation. Insbesondere in den größeren Häfen sind Anlagen des Zug- und des Rangierbetriebs im Kern oft nicht voneinander zu trennen. Vorstellgruppen werden genutzt für die Ein- und Ausfahrt von Zügen, für den Rangierbetrieb zur Bedienung der angeschlossenen Terminals und Ladestellen sowie für die Zugbildung. Insofern lässt sich kalkulatorisch nicht aufschlüsseln, welche Kosten in einer Serviceeinrichtung aufgrund des Zugbetriebs anfallen und welche aufgrund des sonstigen Betriebs der Serviceeinrichtung. Damit ist die in § 34 Absatz 3 ERegG-E geforderte maßgebliche Berücksichtigung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, nicht realisierbar.

Eine Streichung des Bezugs auf § 32 ERegG-E und die Ergänzung der Regelung um eine ausdrückliche Ausnahme der Entgelte der Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe b bis i schaffen rechtliche Klarheit, ohne eine adäquate Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zu gefährden. Personenbahnhöfe haben in diesem Zusammenhang einen besonderen Status und sind bedingt durch ihre besondere Einbindung in den Zugbetrieb in der Ausnahmeregelung nicht zu berücksichtigen.

Es bleibt bei dem in § 32 Absatz 1 ERegG-E formulierten Grundsatz, dass die Entgelte der aufgeführten Serviceeinrichtungen die vollen Kosten der Leistungserbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen dürfen.

Vk 27. Zu Artikel 1 (§ 35 Absatz 1 Satz 1a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 35 Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

"Ein Entgeltbestandteil nach Satz 1 darf nur erhoben werden, soweit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Zielerreichung andere tragfähige Zugtrassen zur Verfügung stehen."

Begründung:

Ein Zuschlag zum Entgelt ist nur dort nachfragelenkend sinnvoll, wo die Marktteilnehmer grundsätzlich die Möglichkeit haben, ihr eigenes Ziel auch auf andere Art zu erreichen und ggf. unter Inkaufnahme unwesentlicher Nachteile zeitlich zu verschieben oder auf Umwegen zu erreichen. In vielen Fällen, z. B. bei Pendlerzügen und Taktverkehren, aber auch bei Ladungen, deren Ziel nur über Knappheitsstrecken erreichbar ist, besteht diese Ausweichmöglichkeit nicht. In solchen Fällen würde der Zuschlag zur missbräuchlichen Ausnutzung einer Monopolstellung führen oder Schienenverkehre auf die Straße oder ins Ausland abdrängen.

Die Tragfähigkeit einer Zugtrasse ergibt sich aus der analogen Anwendung der Definition der "tragfähigen Alternative" nach § 1 Absatz 7.

Vk 28. Zu Artikel 1 (§ 39 Absatz 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 39 Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Absatz 2 gilt für Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend."

Begründung:

An der sinnvollen Regelung des § 24 Absatz 1 EIBV (Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur) sollte festgehalten werden.

Die Möglichkeit, durch leistungsabhängige Entgeltbestandteile Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu setzen, sollte allen Eisenbahninfrastrukturunternehmen - also auch Betreibern von Serviceeinrichtungen - eröffnet werden.

Vk 29. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1a - neu - und Satz 3 ERegG)

In Artikel 1 ist § 45 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 1 sind nach dem Wort "Mindestzugangspakets" die Wörter "sowie die Entgelte für die Benutzung von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a" einzufügen.
- b) Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:
  - aa) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

"Gleiches gilt für einen Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a für das Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a."
  - bb) Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Nicht nur die Trassenentgelte, sondern auch die Stationsentgelte sind der Genehmigungspflicht durch die Bundesnetzagentur zu unterwerfen. Mit der Genehmigungspflicht wird erreicht, dass die Bundesnetzagentur prüfen kann, ob die Stationsentgelte den Anforderungen der §§ 32 bis 34, 37, 39 und 46 entsprechen.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Auch bei den Stationsentgelten dürfen nur die genehmigten Entgelte Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung sein.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Möglichkeit einer zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle muss weiter bestehen bleiben. Tendenziell werden solche Verfahren künftig - eine wirksame Regulierung durch die Bundesnetzagentur vorausgesetzt - eher selten eine Rolle spielen bzw. überhaupt erfolgreich sein. Vor dem Hintergrund der Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes (Artikel 19 Absatz 4 GG) muss diese Möglichkeit für die Zugangsberechtigten aber noch eröffnet bleiben. Dementsprechend fordert auch die Eisenbahnverkehrsbranche die Beibehaltung

der sogenannten "Billigkeitskontrolle", die auch im Energiebereich beibehalten wurde. Im Übrigen beanspruchen die Argumente der Länder weiterhin uneingeschränkt Gültigkeit, siehe bereits BR-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, Ziffer 13, Seiten 10 und 11).

Vk 30. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 3 - neu - ERegG)

(entfällt bei  
Ablehnung  
von Ziffer 6)

In Artikel 1 ist dem § 45 Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

"Die in Satz 2 genannten Vorschriften bleiben bei der Erteilung der Genehmigung durch die Regulierungsbehörde unberücksichtigt, soweit sie auf einen Betreiber der Schienenwege keine Anwendung finden."

Begründung:

Die Ergänzung der Vorschrift ist Folge der Ausnahmeregelungen in § 2 Absatz 3.

Vk 31. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 3 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 45 folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Für technisch abgrenzbare Netze, die die Art der Elektrifizierung von angrenzenden Netzen unterscheidet, ist ein eigener Genehmigungsantrag nach Absatz 1 zu stellen. § 23 findet insoweit keine Anwendung. Gibt es Übergangsstellen zu angrenzenden Netzen, so endet ein Netz nach Satz 1 an den Übergangsstellen."

Begründung:

Für technisch abgrenzbare Netze, die dem allgemeinen Eisenbahnverkehr nicht zugänglich sind, sollte es eigene Genehmigungsverfahren geben, um den besonderen Gegebenheiten dieser Netze ausreichend Rechnung zu tragen. Dies dient zugleich der Klarheit und Transparenz. Eine bundesweite Vergleichbarkeit nach § 23 ist für diese Netze in der Regel nicht gegeben und wird auch nicht angestrebt.

Vk 32. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 3 Satz 1a - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist in § 52 Absatz 3 dem Satz 1 folgender Satz anzufügen:

"Bei der dabei gebotenen Berücksichtigung der praktischen Leistungsfähigkeit der Schienenwegskapazität (§ 1 Absatz 17) hat der Betreiber der Schienenwege auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen einzu beziehen, die für die Inanspruchnahme der beantragten Schienenwegskapazität notwendig sind."

Begründung:

Auf einigen Streckenabschnitten kommt es teilweise aufgrund konkurrierender Trassenanträge bzw. -zuweisungen zu einer Gefährdung der reibungslosen Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs. Beispielfhaft kann etwa die Strecke Niebüll - Westerland (Sylt) genannt werden.

Eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist in jedem Fall sicherzustellen. Voraussetzung hierfür ist es, dass die Schienenwegskapazität in einer Art und Weise zugewiesen wird, dass eine reibungslose Durchführung des Verkehrs auf der Strecke möglich ist. Im Fall überlasteter Schienenwege bedeutet dies, dass auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen bei der Zuweisung der Schienenwegskapazität berücksichtigt werden müssen, um zu gewährleisten, dass der Verkehr auf der Strecke störungsfrei durchgeführt werden kann.

Vk 33. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 und Satz 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 52 Absatz 7 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 2 Nummer 1 sind die Wörter "oder ins Netz eingebundener" zu streichen.
- b) In Satz 4 sind nach den Wörtern "andere Betreiber der Schienenwege" die Wörter "oder andere täglich verkehrende langlaufende Personenverkehrszüge" einzufügen.

Begründung:

Die Entscheidungsregeln, welche Verkehre auf ausgelasteten Strecken bei der Erstellung des Netzfahrplans Vorrang genießen sollen, sind für die Verbesse-

rung der Auslastung des Schienennetzes von besonderer Relevanz. Die Trassenvergabe sollte grundsätzlich am Vorrang des Taktverkehrs orientiert sein, da ein durchgehend vertaktetes Personenverkehrssystem ein hohes Gut ist. Dieses ist dabei nicht nur im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit den vielen integralen Taktfahrplänen so, sondern auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), wo ein Deutschland-Takt große Bedeutung hat.

Die gegenwärtig bestehende Prioritätengleichheit von vertakteten und anderen ins Netz eingebundenen Verkehren führt angesichts des diese Konkurrenz lösenden Höchstpreisprinzips faktisch zu einem Prioritätennachrang der vertakteten Verkehre. Hinzu kommt die weite Auslegungsmöglichkeit des Begriffs "ins Netz eingebundener Verkehre", die letztlich jeden Zug hierunter fassen könnte. Die Streichung der ins Netz eingebundenen Verkehre aus der ersten Prioritätsstufe dient dazu, den Grundsatz des Vorrangs von Taktverkehren in der Praxis zu gewährleisten. Die Änderung des Satzes 4 erweitert die bereits heute bestehenden Möglichkeiten, von der grundsätzlich vorgegebenen Reihenfolge abzuweichen, zu Gunsten anderer - zwar nicht vertakteter, aber regelmäßig - täglich verkehrender langlaufender Personenverkehrszüge.

Vk 34. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 9a ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 52 folgender Absatz 9a anzufügen:

"(9a) Abweichend von Absatz 7 Satz 2 Nummern 1 bis 3 und Absatz 8 hat der Betreiber der Schienenwege in dem Verfahren nach Absatz 7 Satz 1 vorzusehen, dass einem Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a, der für diesen Schienenweg Zugtrassen beantragt hat, diese vorrangig zuzuweisen sind. Dies gilt nicht, wenn und soweit überwiegende Interessen des Personenfernverkehrs oder des Güterverkehrs entgegenstehen. In diesem Fall bleibt es bei der Anwendbarkeit von Absatz 7 Satz 2 und Absatz 8."

Begründung:

Zugangsberechtigte nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (Daseinsvorsorge) verantwortlich. Sofern sie selbst Trassen beantragt haben, sollten sie in Konfliktfällen bei der Entscheidung des Betreibers der Schienenwege über die Vergabe der Kapazitäten vorrangig berücksichtigt werden, damit die für den Schienenpersonennahverkehr benötigten Trassen in jedem Fall zur Verfügung stehen. Die Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a können dann im Wege der Ausschreibung das einzubeziehende EVU ermitteln. Die Belange des Schienenpersonenfernverkehrs und -güterverkehrs werden durch die Formulierung, dass deren überwiegende Interessen nicht entgegenstehen dürfen, ausreichend be-

rücksichtigt. Überwiegende Interessen des Schienenpersonenfernverkehrs und -güterverkehrs können unter anderem dann entgegenstehen, wenn diese Züge bereits auf der fraglichen Strecke verkehren und ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis hierfür besteht.

Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 1 Satz 1,

Absatz 2 Satz 1,

Absatz 3 ERegG)

Vk 35. In Artikel 1 ist § 59 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 sind in Satz 1 nach der Angabe "Absatz 2" die Wörter "der zuständigen Eisenbahnaufsichtshörde und der Regulierungsbehörde" einzufügen.
- b) In Absatz 2 sind in Satz 1 die Wörter "vor seiner endgültigen Vorlage nach Absatz 3" durch die Wörter "vor seiner Vorlage nach Absatz 1" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Dies dient der redaktionellen Vereinfachung und Klarstellung. Durch das Einfügen an dieser Stelle kann in Absatz 3 der bisherige Satz 1 entfallen.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung dient der Klarstellung und ist im Übrigen Folge der Änderung Zu Buchstabe a. Die Vorlage nach Absatz 1 ist gleichzeitig die endgültige Vorlage.

Vk 36. c) In Absatz 3 ist Satz 1 zu streichen und durch folgende Sätze 1 bis 4 zu ersetzen:

"Der Plan bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Regulierungsbehörde. Dem Plan ist innerhalb von zwei Monaten zuzustimmen, wenn die in Absatz 1 Satz 2 und 3 vorgegebenen Inhalte vollumfänglich dargestellt wurden. Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit

der Regulierungsbehörde gegenüber dem Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Maßnahmen anordnen, um die Schienenwegekapazität schnellstmöglich nachfragegerecht zu erhöhen. Die Maßnahmen dürfen für den Betreiber der Schienenwege nicht wirtschaftlich unzumutbar sein."

Begründung:

Zu Buchstabe c:

Im Gesetzentwurf ist unklar, welche Folgen die Vorlage des Plans zur Erhöhung der Schienenwegekapazität hat. Dieser ist ein zentrales Instrument, für die nachfragegerechte Entwicklung der Schienenwege. Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen "Überlastete Schienenwege in Deutschland" (BT-Drucksache 18/6319) macht deutlich, dass die Wirksamkeit der Pläne bisher nicht befriedigt. Entsprechend dem Allgemeinwohlinteresse und angesichts der in Folge von Überlastungen bestehenden wirtschaftlichen Nachteile für die betroffenen Zugangsberechtigten bedarf der Plan der Zustimmung der Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Regulierungsbehörde. Zur Wahrung des Allgemeinwohlinteresses wird die Aufsichtsbehörde befugt, Anordnungen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu erlassen.

Vk 37. d) In Absatz 3 wird der bisherige Satz 2 zu Satz 5.

In Satz 5 ist der letzte Halbsatz wie folgt zu fassen:

"bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach dem hierfür geltenden Zuwendungsrecht."

Begründung:

Zu Buchstabe d:

Für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) besteht keine der grundgesetzlichen Verpflichtung des Bundes für seine Eisenbahnen vergleichbare Zuständigkeit der Länder. Auch der Bund fördert die NE-Infrastruktur, zum Beispiel auf Grundlage des Schienengüterfernverkehrsfinanzierungsgesetzes. Entsprechend ist im Gesetz nicht allein auf das Landesrecht, sondern allgemein auf das gültige Zuwendungsrecht zu verweisen.

Vk 38. Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 4 Nummer 2 und Nummer 3 - neu -  
sowie Absatz 5 ERegG)

In Artikel 1 ist § 59 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 2 ist der abschließende Punkt durch das Wort "oder" zu ersetzen.

bb) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

"3. die Überlastung nicht innerhalb von fünf Jahren, nachdem der Schienenweg erstmals als überlastet ausgewiesen wurde, beseitigen konnte."

b) Absatz 5 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Der Knappheitszuschlag belohnt eine Fehlleistung des Schienenwegebetreibers, der es unterlassen hat, rechtzeitig Engstellen zu beseitigen und ausreichende Kapazitäten zu schaffen. Wer einen Schienenweg im Zustand der Überlastung hält, darf höhere Entgelte erhalten, als derjenige, der durch Netzausbau und Optimierung der Betriebssysteme für reibungslosen Verkehr sorgt. Zudem dienen die eingenommenen Knappheitszuschläge nicht zweckgebunden dem Abbau der Überlastungssituation vor Ort, sondern fließen in die Summe aller Entgelte mit ein.

Der Zuschlag darf daher allenfalls temporär erhoben werden.

Zu Buchstabe b:

Auch wenn eine Überlastungssituation durch den Betreiber der Schienenwege nicht gelöst werden kann, darf der Betreiber der Schienenwege nicht auf Dauer Knappheitszuschläge erheben. Auf ein Verschulden kommt es dabei nicht an. Der Betreiber der Schienenwege darf nicht auf Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Überlastung profitieren, da sonst kein Anreiz für einen raschen Abbau der Überlastung mehr gegeben ist.

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssten sonst für eine schlechte Leistung seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens - eine nicht beseitigte Überlastung und geringe Betriebsqualität - mehr Geld zahlen als für eine gute Leistung. Sie haben im Gegensatz zum Betreiber der Schienenwege aber keinen Einfluss auf die Überlastungssituation.

Vk 39. Zu Artikel 1 (§ 60 Absatz 1 und 2 ERegG)

(bei  
Ablehnung  
entfällt  
Ziffer 64)

In Artikel 1 ist § 60 Absatz 1 und 2 wie folgt zu ersetzen:

"Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Zuweisung dieser Schienenwegkapazität, ist das Angebot dem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Wirkung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Schienenwege die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Betreiber der Schienenwege das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen."

Begründung:

Mit dieser Neufassung, die abgesehen von sprachlichen Anpassungen an das ERegG weitestgehend § 12 EIBV entspricht, soll sichergestellt werden, dass eine sachgerechte und angemessene Kündigungsmöglichkeit für den Fall nicht genutzter Kapazität - wie nach geltender Rechtslage - auch weiterhin besteht. Nur durch den neuen Satz 4, der im Wesentlichen § 12 Satz 4 EIBV entspricht, sind auch entsprechende Sanktionen bereitgestellt. Kündigung und Sanktionen greifen nur, wenn der Zugangsberechtigte dies zu vertreten hat.

Der ERegG-E vermag die selbst gestellte Zielsetzung indes nicht zu erreichen: In § 60 Absatz 1 ist der "Grad der bisherigen Inanspruchnahme von vereinbarten Zugtrassen" kein geeignetes Kriterium. Dass Kapazitäten zwar regelmäßig angemeldet, dann aber in einem bestimmten Umfang nicht genutzt werden, lässt sich damit nicht verhindern.

Absatz 2 bisherige Fassung beinhaltet eine gegenüber dem geltenden § 12 EIBV in zwei Kernpunkten nachteilige Regelung:

Erstens: Die Festlegung des Schwellenwerts ist, wie auch die Gesetzesbegründung einräumen muss, nur schwer zu handhaben. Diese wesentliche Frage darf aber nicht in das Ermessen des Betreibers der Schienenwege gestellt werden. Vielmehr ist - und das stellt die aus § 12 EIBV übernommene Fassung

sicher - die zwingende Rückgabe von Zugtrassen an den Trassenkonflikt gekoppelt. Besteht ein solcher offensichtlich nicht, weil kein weiteres Unternehmen zu der betreffenden Zugtrasse anmelden möchte, ist unverständlich, weshalb vom Zugangsberechtigten dann insoweit die Aufgabe von Zugtrassen verlangt wird, die eine Einschränkung des Zugangsrechts darstellt, wenn gar kein Bedürfnis für eine solche Maßnahme besteht.

Zweitens: Der Begriff "nichtwirtschaftliche Gründe, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen" ist im Gegensatz zum Vertretenmüssen ein abweichender Maßstab auf subjektiver Ebene.

Vk 40. Zu Artikel 1 (§ 66 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 Nummer 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 66 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind nach dem Wort "Personenverkehr" die Wörter "oder im Güterverkehr" einzufügen.
- b) In Satz 2 sind in Nummer 2 die Wörter ", insbesondere der Fahrgäste," zu streichen.

Begründung:

Es gibt keinen sachlichen Grund für eine Differenzierung zwischen Verbänden des Personen- und Güterverkehrs. Auch Verbände des Güterverkehrs sollten wie Fahrgastverbände in der Lage sein, Beschwerde einzureichen.

Vk 41. Zu Artikel 1 (§ 80 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a - neu - ERegG)

(entfällt bei  
Ablehnung  
von  
Ziffer 23)

In Artikel 1 ist § 80 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist die Angabe "31 bis 55 und 57 bis 62" durch die Angabe "31 bis 36, 38 bis 55 und 57 bis 62" zu ersetzen.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

"§ 37 ist bereits ab der Fahrplanperiode anzuwenden, die im Jahr 2016 beginnt."

Begründung:

§ 5 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes setzt erstmals für das Jahr 2016 die Höhe der Regionalisierungsmittel fest.

§ 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes regelt die Steigerung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2017.

Entsprechend ist die Steigerung der Infrastrukturentgelte gemäß § 37 abweichend von § 80 Absatz 1 Satz 1 bereits vom Jahr 2016 an zu begrenzen.

Vk 42. Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 2.1a - neu - und

Nummer 2.2 Satz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist Anlage 4 wie folgt zu ändern:

a) Nach Nummer 2.1 ist folgende Nummer 2.1a einzufügen:

"2.1a. Die Infrastrukturkosten sind angemessen um Gewinne aus nicht regulierten Leistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu mindern, wenn diese ohne die regulierten Leistungen nicht oder nicht in gleichem Umfang anfallen würden. Die Regulierungsbehörde ist befugt, beim Unternehmen alle erforderlichen Unterlagen über die nicht regulierten Leistungen anzufordern. Die Regulierungsbehörde kann von Amts wegen eine Entscheidung über den Umfang der Berücksichtigung von Gewinnen aus nicht regulierten Leistungen auf die Infrastrukturkosten treffen. Dabei ist insbesondere der Umfang der öffentlichen Finanzierung zu berücksichtigen."

b) In Nummer 2.2 Satz 1 sind nach den Wörtern "Erträge sind" die Wörter "ansonsten, d. h. unbeschadet obiger Nummer 2.1a" einzufügen.

Begründung:

Die Berücksichtigung von Gewinnen aus nicht regulierten Leistungen im Rahmen der Anreizregulierung ist eine bereits früher erhobene Forderung der Länder (vgl. schon Bundesrats-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, Ziffer 8, S. 6 und 7). Die damaligen Argumente gelten auch heute: Der Einbezug ist systemgerecht: Wenn gewisse Gewinne nur oder gerade deshalb erzielt werden können, weil es eben die Eisenbahninfrastruktur gibt, und dort die entsprechenden Kosten anfallen, so stehen diese im wirtschaftlichen Zusammenhang mit diesen Kosten. Wer besondere Gewinne generiert aufgrund aufwandsgleicher Kostenpositionen nach Nummer 2.1, könnte mit diesen Gewinnen auch diese Kostenpositionen decken. Sie sind daher um die Gewinne aus den nicht regulierten Bereichen, die mit dem

regulierten Bereich in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, zu mindern. Nur so wird ein zutreffendes Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu ermitteln sein.

Vk 43. Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 5.1 bis 5.2.2 ERegG)

In Artikel 1 Anlage 4 sind Nummern 5.1 bis 5.2.2 durch folgende Nummern zu ersetzen:

"5.1 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen das eingesetzte Kapital angemessen im Sinne der nachstehenden Ziffern 5.2 und 5.3 verzinsen.

5.2 Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung unter Berücksichtigung der besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur. Dabei sind die Gemeinwohlziele der Infrastruktur, die risikolose Verzinsung, die Marktrisikoprämie, angemessene Risikozuschläge für Eigen- und Fremdkapital und eine angemessene Kapitalstruktur zu Grunde zu legen. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen.

Die Bundesnetzagentur legt die jeweiligen Zinssätze für die Betreiber von Schienenwegen und die Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2a gemäß den Maßstäben nach den Sätzen 1 bis 3 fest. Die Bundesnetzagentur ist berechtigt, für vergleichbare Gruppen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen jeweils einen einheitlichen Zinssatz festzulegen."

Begründung:

Bereits im ersten Entwurf zu einem Eisenbahnregulierungsgesetz haben die Länder gefordert, die Kapitalverzinsung nicht allein an einer "Kapitalmarktüblichkeit" zu orientieren, sondern auch einer "Angemessenheitsprüfung" zu unterziehen (vgl. Bundesrats-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, S. 5 f.). Der Wortlaut des Gesetzentwurfs ist nicht sachgerecht. Der Bezug der zulässigen Verzinsung auf eine kapitalmarktübliche Verzinsung trägt den besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen des Sektors nicht ausreichend Rechnung, da somit die Renditeerwartungen von börsennotierten Unternehmen herangezogen werden könnten. Die Verzinsung des eingesetzten Kapitals bundeseigener Infrastrukturunternehmen ist vielmehr am Daseinsvorsorgeauftrag der Eisenbahninfrastruktur auszurichten. Denn die Verzinsung stellt den wesentlichen Treiber der Infrastrukturkosten der DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dar.

Der Bund gewährleistet nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes, dass bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes dem Allgemeinwohl Rechnung getragen wird. Er finanziert Ausbau und Erhalt der Infrastruktur in hohem Maße. Durch das grundgesetzlich fixierte mehrheitliche Eigentum des Bundes können bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen Fremdkapital zu sehr günstigen und erheblich besseren Konditionen als sonstige EIU aufnehmen. Diese Sonderstellung sowie der öffentliche Auftrag der bundeseigenen Eisenbahnen sind bei der Bemessung einer angemessenen Verzinsung in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Wegen der genannten Unterschiede zwischen den EIU des Bundes und den sonstigen EIU verbietet es sich - wie der Regierungsentwurf es vorsieht - für alle Betreiber der Schienenwege und alle Betreiber der Personenbahnhöfe einen einheitlichen Zinssatz festzulegen. Die Bundesnetzagentur sollte im Rahmen der Festlegung nach Absatz 2 von Nummer 5.2 zur Verfahrensökonomie vergleichbare Gruppen von EIU bilden können.

Vk 44. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2 Absatz 9, 11 und 18 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 ist § 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 9 sind nach den Wörtern "Gebäude und Ausrüstung," die Wörter "die ganz oder speziell hergerichtet wurde," einzufügen.
- b) In Absatz 11 sind die Wörter "jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das" durch die Wörter "eine öffentliche oder private Stelle, die" zu ersetzen.
- c) In Absatz 18 sind die Wörter "auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren" durch die Wörter "die überwiegend dem Nahverkehr dienen und nicht Netze des Stadt- und Vorortverkehrs sind" zu ersetzen.

Begründung:

Die EU-rechtliche Vorgabe ist richtig umzusetzen, nicht zuletzt damit die Regulierungsvorschriften auf das europarechtlich vorgegebene Maß angewandt, aber auch begrenzt werden können. Die vom Bund vorgeschlagene Formulierung entspricht nicht der der Richtlinie 2012/34/EU.

Zu Buchstabe a:

Auch in § 2 Absatz 9 AEG-E wurde die europarechtlich vorgegebene Definition des Begriffs "Serviceeinrichtung" nicht umgesetzt. Dies soll aus der Sicht des Bundes den Schwierigkeiten begegnen, die beim Zugang zu solchen Anlagen, z.B. in größeren Häfen, aufgetreten sind, in denen die Anlagen nicht speziell zu dem Zweck hergerichtet wurden, die Leistungen einer Service-

einrichtung zu erbringen. Es sind jedoch auch Fälle bekannt, in denen gerade wegen der Zugangsanforderungen Probleme aufgetreten sind, die den Betrieb der Anlagen aus der Sicht der Betreiber stören. Jedenfalls würde die Ausdehnung der Definition auch auf Anlagen, die nicht speziell für die Erbringung der Leistungen hergerichtet wurden, die vermutlich ursprüngliche planfestgestellte und genehmigte Zweckbestimmung der Anlagen ohne Zustimmung des Betreibers und ohne Änderungsverfahren überdehnen, wobei auch neue Betroffenheiten, z.B. Lärmemissionen, entstehen können.

Eine (europarechtliche) Serviceeinrichtung ist mithin nicht unbedingt eine Eisenbahninfrastruktur. Denn diese ist alleine in Artikel 3 Nummer 3 bzw. Anhang I der Richtlinie definiert. Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist demzufolge auch nicht automatisch ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Eisenbahninfrastrukturen sind in Serviceeinrichtungen nur die in Anhang I der Richtlinie aufgelisteten Bestandteile, darunter Gleisanlagen, die zur Erbringung der Serviceleistungen speziell hergerichtet wurden. Bedeutsam ist dies bei der Anwendung der Zugangsvorschriften, bei Vorgaben zur rechnerischen Trennung und bei staatlichen Finanzierungspflichten.

#### Zu Buchstabe b:

Auch in § 2 Absatz 11 AEG-E ist der Begriff "Betreiber einer Serviceeinrichtung" nicht gemäß der Richtlinie umgesetzt, denn nach EU-Recht sind Betreiber nicht "Eisenbahninfrastrukturunternehmen", sondern "öffentliche oder private Stellen", also Organisationen, die die spezifischen Leistungen zu erbringen haben. Nach der bisher im ERegG-E vorgesehenen Definition wären, wenn Schienenwege komplett ausgenommen würden, Betreiber sogar überwiegend keine Eisenbahninfrastrukturunternehmer. Bei Serviceeinrichtungen ist also eine Eisenbahninfrastruktur nur insoweit zu betreiben, wie diese zur Leistungserbringung speziell benötigt und hergerichtet wurde.

#### Zu Buchstabe c:

Die bisherige Definition, die auch im vorliegenden Entwurf des Bundes enthalten ist, ist für eine verlässliche und stabile Rechtsituation und damit auch für die Verwaltungspraxis ungeeignet. Die Zuordnung soll deshalb künftig an der praktizierten Zweckbestimmung festgemacht werden.

### Vk 45. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2a Satz 1 und Satz 2 - neu - AEG)

- a) In Artikel 2 Nummer 2 ist § 2a wie folgt zu ändern:

In Satz 1 sind die Wörter "auf Antrag" zu streichen und vor den Wörtern "im Benehmen" die Wörter "in Zweifelsfällen" einzufügen.

- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz 2 anzufügen:

"Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde entscheidet in Zweifelsfällen, soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt,

ob eine Eisenbahn Stadt- und Vorortverkehr im Sinne des § 2 Absatz 16, Regionalverkehr im Sinne des § 2 Absatz 17 oder ein Netz des Regionalverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 18 betreibt oder eine Regionalbahn im Sinne des § 2 Absatz 19 ist."

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Neuregelung entspricht § 3 Absatz 2 AEG in der bis zum 30. Juni 2002 geltenden Fassung. Mit der in § 2a vorgesehenen Neufassung entfällt die zum 30. Juni 2002 im Gesetzestext des geltenden § 2 Absatz 1 vorgenommene Einschränkung der Entscheidungsbefugnis auf Zweifelsfälle. Ausweislich der Begründung soll diese Regelung jedoch weiterhin nur in Zweifelsfällen die Entscheidung darüber ermöglichen, ob es sich bei dem betreffenden Unternehmen um eine Eisenbahn im Sinne des AEG bzw. bei den erbrachten Verkehrsdiensten um Schienenpersonennahverkehr handelt. Um entbehrlichen Abstimmungs- und Bürokratieaufwand zu vermeiden, ist hier eine Formulierung zu wählen, die den in der Begründung dargelegten Zweck der Regelung deutlich zum Ausdruck bringt und sich dazu enger an die bisher geltende Fassung anlehnt.

Zu Buchstabe b:

Ebenso wie bei der Frage, ob es sich bei einer Schienenbahn um eine Eisenbahn im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, muss diese Entscheidungsbefugnis im Zweifelsfall auch für die aufgeführten Eisenbahnunternehmen bestehen, um eine eindeutige Zuordnung der betreffenden Unternehmen in eine der genannten Kategorien zu gewährleisten. Die Zuordnung der Zuständigkeit zur jeweiligen obersten Landesbehörde entspricht der Zuständigkeit der Länder für den Schienenpersonennahverkehr.

- U 46. Zu Artikel 2 Nummer 4a - neu - (§ 5a Absatz 2a - neu - AEG),  
Nummer 14 Buchstabe a<sub>0</sub> - neu - (§ 26 Absatz 1 Nummer 1 AEG)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4a einzufügen:

'4a. In § 5a wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden können gegenüber den Eisenbahnen Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Gerä-

sche, Erschütterungen und Luftverunreinigungen treffen." ' "

b) In Nummer 14 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe a<sub>0</sub> einzufügen:

'a<sub>0</sub>) In Nummer 1 werden nach dem Wort "Technik" die Wörter ", nach den Erfordernissen zum Schutz der Umwelt" eingefügt.'

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung werden Anforderungen zum Schutz der Gesundheit vor Lärm- und Erschütterungen und zum Schutz weiterer Umweltbelange auch im Bahnverkehr eingeführt. Im Unterschied zum Straßen- und Luftverkehr fehlt bisher für den mittlerweile privat organisierten Bahnverkehr eine entsprechende Schutzregelung. Auf Grund des bestehenden hohen Sanierungsbedarfes ist es notwendig, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden von Bund und Ländern erforderliche Maßnahmen veranlassen können. Dies gilt insbesondere für das Eisenbahn-Bundesamt, das nach dem Bundesimmissionschutzgesetz seit dem 1. Januar 2015 verpflichtet ist, Lärmaktionspläne an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes aufzustellen und umzusetzen.

Ferner ermöglicht der Änderungsvorschlag eigene Rechtsverordnungen zum Schutz der Umwelt. Durch diese können gezielt Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen zum Schutz der Umwelt geregelt werden, die als Maßnahmen an der Quelle besonders wirksam und kosteneffizient sind.

Der Bundesrat hat bereits mehrfach eine entsprechende Eingriffsbefugnis für die zuständigen Aufsichtsbehörden gefordert (vgl. z.B. BR-Drucksache 559/12 - Beschluss -, Ziffer 21) .

Vk 47. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6 Absatz 2 Satz 2 -neu - und Absatz 5 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 6 wie folgt zu ändern:

a) Dem Absatz 2 ist folgender Satz anzufügen:

"Die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt."

b) Absatz 5 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Mit der Anfügung erfolgt eine Rückkehr zur bisherigen Rechtslage, wonach Genehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), soweit

erforderlich, jeweils für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt werden. Dies ist bis zu einer umfassenden Neustrukturierung der Unternehmensgenehmigung für EIU erforderlich. Wäre eine Unternehmensgenehmigung universell für alle Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland zu erteilen, so dürfte bereits ein Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers nicht möglich sein. Außerdem gewährleistet eine infrastrukturbezogene Genehmigung die gebotene eindeutige Kompetenzzuweisung im Gesetz. Denn nach § 5 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2 AEG ist für das Erteilen von EIU-Genehmigungen das Land zuständig, in dem eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und nicht das Land, in dem das EIU seinen Sitz hat.

Zu Buchstabe b:

Eine erteilte Genehmigung kann von Amts wegen nur in wenigen bestimmten Fällen widerrufen oder zurückgenommen werden, nämlich wenn Widerrufsgründe nach dem AEG gegeben sind oder der Widerruf oder die Rücknahme dieser Genehmigung nach den §§ 48, 49 VwVfG möglich wäre. Solange aber ein genehmigtes EIU die eisenbahnrechtlichen Anforderungen erfüllt, kann eine rechtmäßig erteilte Genehmigung nicht gegen den Willen des EIU widerrufen werden. Problematisch ist dies jedoch in Fällen, in denen Eigentümer und Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur nicht identisch sind. Der Eigentümer wäre dann in seinen Eigentumsrechten eingeschränkt und kann den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur nicht an einen anderen Betreiber vergeben, wenn beispielsweise der bisherige Betreiber privatrechtliche Vereinbarungen mit dem Eigentümer nicht erfüllt. Sollte der Kontrakt zwischen einem öffentlichen Eigentümer und einem Betreiber als Konzession im Sinne der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (Konzessionsrichtlinie) anzusehen sein, ergibt sich bereits aus der Konzessionsrichtlinie das Erfordernis, Konzessionen regelmäßig und gegebenenfalls an einen anderen Betreiber neu zu vergeben.

Im Ergebnis kann es damit zwar mehrere gleichlaufende EIU-Genehmigungen für ein und dieselbe Eisenbahninfrastruktur geben, aber der tatsächliche Betreiber dürfte in der Praxis eindeutig zu bestimmen sein, im Regelfall anhand der privatrechtlichen Verfügungsbefugnis über die Infrastruktur.

Vk 48. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6b Absatz 1 Satz 2 - neu - AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist dem § 6b Absatz 1 folgender Satz 2 anzufügen:

"Die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen und das Unternehmen gelten als zuverlässig im Sinne des Satzes 1, wenn davon ausgegangen werden kann, dass sie die Geschäfte einer Eisenbahn unter Beachtung der für die Eisenbahnen geltenden Vorschriften führen werden sowie die Allgemeinheit beim Betrieb einer Eisenbahn vor Schäden und Gefahren bewahren."

Begründung:

Die Aufzählung der die Annahme der Unzuverlässigkeit rechtfertigenden Gründe in § 6b Absätze 2 und 3 ist nicht abschließend. Daher können neben den dort genannten Aspekten weitere Gründe diese Annahme rechtfertigen und damit zur Versagung der Unternehmensgenehmigung führen. Aus diesem Grund ist eine diese Konstellationen abdeckende Auffangklausel, wie sie bisher in § 1 Absatz 1 EBZugV enthalten ist, erforderlich.

Vk 49. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6c Absatz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 sind in § 6c Absatz 1 nach den Wörtern "zwölf Monaten" die Wörter "für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder für 60 Monate für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3" einzufügen.

Begründung:

Ein Betrachtungszeitraum von lediglich 12 Monaten für die finanzielle Leistungsfähigkeit, den die Richtlinie 2012/34/EU für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter vorsieht, erscheint für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu kurz bemessen und nicht sachgerecht angesichts der Lebensdauer und der hohen Kosten für Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie der gesetzlichen Verpflichtungen des EIU (Betriebspflicht).

Vk 50. Zu Artikel 2 Nummer 5 und 22 (§ 6c Absatz 2 Satz 1 und Anlage 2 (zu § 6c) Buchstabe c)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 5 sind in § 6c Absatz 2 Satz 1 die Wörter "der Jahresbilanz" durch die Wörter "einer Vermögensübersicht" zu ersetzen.
- b) In Nummer 22 ist in Anlage 2 (zu § 6c) Buchstabe c wie folgt zu fassen:  
"c) Eigenkapital;"

Begründung:Zu Buchstabe a:

Nach § 242 Absatz 3 HGB ist die Bilanz - neben der Gewinn- und Verlust-

rechnung - Bestandteil des Jahresabschlusses. Neu gegründete Unternehmen sind daher nicht in der Lage, eine Jahresbilanz vorzulegen. Dies gilt u.U. auch für die mit der Unternehmensgründung nach § 242 Absatz 1 HGB obligatorische Eröffnungsbilanz, da die Genehmigung oftmals in einer sehr frühen Phase der Unternehmensgründung beantragt wird. Daher sollte für Unternehmen, die noch keinen Jahresabschluss vorweisen können, wie bisher eine Vermögensübersicht ausreichen, soweit sie alle Angaben nach Anlage 2 zu § 6c enthält.

Zu Buchstabe b:

Der in der deutschen Fassung der Richtlinie 2012/34/EU verwandte Begriff des "Betriebskapitals" stammt aus der Kosten- und Leistungsrechnung und bezeichnet das zur Erreichung des Betriebszweckes erforderliche Vermögen. Dieses setzt sich aus bestimmten Teilen des Anlage- und Umlaufvermögens zusammen und deckt daher nur einen Teil des vorhandenen Kapitals ab. Mit den in der deutschen Fassung der Richtlinie als "Betriebskapital" bezeichneten Mitteln werden daher die bisher in § 2 Absatz 2 Nummer 3 EBZugV als "Eigenkapital" (in Abgrenzung zum Fremdkapital, das künftig in Buchstabe a) der Anlage erfasst wird) bezeichneten Finanzmittel des Unternehmens gemeint gewesen sein, so dass der bisherige Sprachgebrauch beibehalten werden sollte.

Vk 51. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 6d Absatz 1 das Wort "Betriebsgenehmigung" durch das Wort "Unternehmensgenehmigung" zu ersetzen.

Begründung

Der Begriff "Betriebsgenehmigung" findet weder im geltenden AEG, noch im Gesetzentwurf an anderer Stelle Anwendung.

Zwar findet sich der Begriff "Betriebsgenehmigung" im Text der Richtlinie 2012/34/EU im Artikel 21 wieder, welcher (fast) wortgleich als § 6d AEG-E übernommen wurde, jedoch stellt auch hier der Begriff auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmen gemäß § 6 AEG-E ab, deren Genehmigung neu als Unternehmensgenehmigung benannt wird.

Vk 52. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 2 Satz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 6d Absatz 2 Satz 1 das Wort "auch" durch das Wort "dann" zu ersetzen.

Begründung:

Die Anforderungen an die Fachkunde gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind praktisch unverändert gegenüber der Vorgänger-Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen. Danach müssen Antragsteller eine bestehende oder künftige Betriebsorganisation mit Kenntnissen oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Tätigkeiten eines Eisenbahnunternehmens nachweisen.

Die Vorgaben der Richtlinie 95/18/EG sind national umgesetzt worden, zunächst durch die Rechtsvorschriften über die Prüfung, Bestellung und Bestätigung der Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern und zu einem späteren Zeitpunkt - für Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen - mit Umsetzung bzw. Anwendung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft einschließlich zugehöriger Durchführungsrechtsakte.

Sowohl das Betriebsleitermodell als auch das Sicherheitsmanagementsystem-Modell sind umfassend gesetzlich geregelt und bewährt. Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs wären daneben jedoch weitere Ausprägungen einer Betriebsorganisation möglich, für die es keine vergleichbare Regelungstiefe gibt. Ein Bedarf dafür ist allerdings nicht erkennbar, angesichts der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten für ein Sicherheitsmanagementsystem.

Das Vorhandensein einer Betriebsorganisation im Sinne der Richtlinie kommt in der Bestätigung der Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern oder im Erteilen einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung zum Ausdruck. Soweit Antragsteller im Zeitpunkt der Beantragung den Fachkundennachweis noch nicht führen können, sind Genehmigungen mit einer aufschiebenden Bedingung hinsichtlich des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens zu versehen.

Vk 53. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6f Absatz 1 und Absatz 3 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 6f wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 sind nach den Wörtern "im Inland" die Wörter "für diese Tätigkeiten" einzufügen.
- b) Absatz 3 ist zu streichen.

Begründung:Zu Buchstabe a:

Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums regelt ausschließlich Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter, nicht aber die Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Eine im Ausland erteilte Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie ist damit kein Nachweis über die fachliche Kompetenz und die finanzielle Leistungsfähigkeit zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur. Mit der Einfügung wird klargestellt, dass eine im Ausland nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie erteilte Genehmigung nur die Genehmigung für gleichartige Tätigkeiten im Inland entbehrlich macht, nicht aber die Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur.

Zu Buchstabe b:

Eine nationale Umsetzung der Kann-Vorschrift in Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ist nicht zwingend erforderlich.

Entscheidet sich die Genehmigungsbehörde dafür, dass die Anforderungen an den Fortbestand der Genehmigung regelmäßig überprüft werden sollen, so ergibt sich automatisch ein Prüfrhythmus von längstens fünf Jahren, der in vielen Fällen nicht geboten erscheint und unnötige bürokratische Lasten für die Eisenbahnen auslöst. Verzichtet eine Genehmigungsbehörde auf den Prüfvorbehalt, so kann es sein, dass vergleichbare Eisenbahnunternehmen in wesentlich größeren Zeitabständen oder sogar nur anlassbezogen überprüft werden, was im Ergebnis zu einer erheblichen, nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung führen kann.

Die Möglichkeit, eine Prüfung anlassbezogen vorzunehmen, bleibt durch andere Vorschriften gewährleistet.

Vk 54. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6g Absatz 1 Satz 1a - neu - und Absatz 5 Satz 2 AEG)\*

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 6g wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat das Unternehmen entsprechende Auskünfte zu erteilen oder Nachweise zu führen."

b) In Absatz 5 Satz 2 sind nach dem Wort "erfüllt" die Wörter "; auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat das Unternehmen entsprechende Auskünfte zu erteilen oder Nachweise zu führen" einzufügen.

---

\* ggf. mit Ziffer 55 zusammenführen

Begründung:Zu Buchstabe a:

Eine Mitwirkungs- bzw. Nachweispflicht der Eisenbahnen entspricht der bisherigen Regelung in § 7 Absatz 2 AEG und scheint erforderlich, um eine Prüfung auch zu ermöglichen, wo Sachverhaltsermittlungen von Amts wegen nicht möglich sind.

Zu Buchstabe b:

Eine Mitwirkungs- bzw. Nachweispflicht der Eisenbahnen ist auch bei Prüfungen aus Gründen nach Absatz 5 erforderlich.

Vk 55. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6g Absatz 1 Satz 3 und 4 - neu -, \*Absatz 3 undAbsatz 4 AEG)

In Artikel 2 ist § 6g wie folgt zu ändern:

## a) Dem Absatz 1 sind folgende Sätze 3 und 4 anzufügen:

"Die zuständigen Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der Vermögensauskunft nach § 284 der Abgabenordnung machen. Die Mitteilung der Finanzbehörden darf nur für Zwecke eines Widerrufsverfahrens verwendet werden."

## b) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

"(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1 darf sechs Monate nicht überschreiten."

## c) Absatz 4 ist zu streichen.

---

\* (ggf. mit Ziffer 54 zusammenführen)

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Genehmigungsbehörde kann ihrer Verpflichtung zum Widerruf der Unternehmensgenehmigung nur dann nachkommen, wenn sie die dafür erforderlichen Informationen erhält. Im Gegensatz zum Gewerbeuntersagungsverfahren nach § 35 GewO, das in der Regel aufgrund von ausstehenden Abgabenzahlungen von den Finanzbehörden initiiert wird, wird sich die Genehmigungsbehörde die Informationen über derartige Rückstände bei den Finanzbehörden selbst beschaffen müssen. Ohne die bisher bestehende Ermächtigung der Finanzbehörden, zu diesen Anfragen der Genehmigungsbehörden Auskunft zu gewähren, muss davon ausgegangen werden, dass diese die notwendigen Informationen unter Hinweis auf das Steuergeheimnis nach § 30 AO verweigern.

Zu Buchstabe b:

Zur Vermeidung unnötigen Bürokratieaufwands erscheint es wenig sinnvoll, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, um dann eine befristete neue Genehmigung zu erteilen, die gegebenenfalls nach Ablauf erneut in eine unbefristete Genehmigung zu überführen wäre. Zur Umsetzung der Vorgabe des Artikels 24 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ist es ausreichend, die bisher in § 7 Absatz 1 Sätze 2 und 3 AEG verankerte Möglichkeit zu nutzen, dem Unternehmen eine Frist zur Wiederherstellung ordnungsgemäßer Zustände zu setzen.

Zu Buchstabe c:

Für die gewerberechtliche Beurteilung ist unerheblich, zu welchem Zeitpunkt der Betrieb, der ja noch der vorherigen Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung oder der Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes bedarf, tatsächlich aufgenommen wurde. Bei Zweifeln daran, dass die Genehmigungsvoraussetzungen immer noch vorliegen, hat die Genehmigungsbehörde nach § 6g Absatz 1 die Möglichkeit, dies jederzeit zu überprüfen. Dies reicht für die Umsetzung des Artikels 24 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU aus. Die Regelung ist daher als entbehrlich zu streichen.

Vk 56. Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb  
(§ 11 Absatz 1 Satz 2 und Satz 5 bis 7 - neu - AEG)

In Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b) ist Doppelbuchstabe bb) wie folgt zu fassen:

'bb) Nach Satz 4 werden folgende Sätze 5 bis 7 angefügt:

"Die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung ist der Aufsichtsbehörde mindestens drei Monate vorher anzuzeigen. Die

Aufsichtsbehörde kann den Betreiber verpflichten, die Serviceeinrichtung vor der dauernden Einstellung des Betriebes entsprechend den Vorgaben des Absatzes 1a zur Abgabe auszuschreiben, soweit ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht. Ein Verkehrsbedürfnis ist in der Regel gegeben, wenn die Serviceeinrichtung in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung zweckentsprechend genutzt wurde." '

Begründung:

Artikel 13 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU schreibt keine derartige Genehmigung für die Stilllegung von Serviceeinrichtungen vor. Vielmehr wird der Betreiber verpflichtet, seine Serviceeinrichtung auf Miet- oder Leasingbasis anderen zur Nutzung zu überlassen, wenn er sie selbst zwei Jahre lang nicht genutzt hat. Daher reicht zur Umsetzung dieser Vorgabe eine Anzeigepflicht aus, die mit der Möglichkeit verbunden ist, den Betreiber dazu zu verpflichten, die Anlagen analog zu den Vorgaben für die Abgabe anderer öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zur Abgabe auszuschreiben.

Vk 57. Zu Artikel 2 Nummer 9 (§ 12 Absatz 3 Satz 1 und 2 AEG)

In Artikel 2 ist Nummer 9 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 ... (weiter wie Regierungsvorlage Buchstabe a)

bb) In Satz 2 werden die Wörter "zu Gunsten des Reisenden" gestrichen.'

Begründung:

Bei Anträgen auf Genehmigung von Beförderungsbedingungen ist es von Wichtigkeit, dass Bestimmungen besonders geprüft werden, die von der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der einschlägigen europäischen Vorgabe abweichen. Der Hinweis auf solche Abweichungen erleichtert den Genehmigungsbehörden die Antragsprüfung.

Zu der Vorlage des "Entwurfs eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich" hatte der Bundesrat einen gleichgerichteten Änderungsantrag bereits beschlossen (BR-Drucksache 559/12). In ihrer Stellungnahme dazu hatte die Bundesregierung dem Änderungsvorschlag auch bereits zugestimmt. Sie hatte allerdings vorgeschlagen, dass auf Abweichungen generell hingewiesen werden soll. (BT-Drucksache 17/12726 vom 13. März 2013, Seite 128). Das Gesetzgebungsverfahren wurde allerdings nicht zum Abschluss gebracht. Die hier deshalb erneut vorgeschlagene Änderung berücksichtigt die Auffassung des Bundes.

Vk 58. Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 12 ist in § 14c Absatz 1 Satz 1 das Wort "Behörde" durch das Wort "Aufsichtsbehörde" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung entspricht der Gesetzesbegründung und vermeidet Rechtsunklarheiten in Bezug auf behördliche Zuständigkeiten.

§ 5 AEG regelt sowohl die Zuständigkeiten für Eisenbahnaufsicht wie auch für Genehmigungen. Die Aufsicht und das Erteilen von Genehmigungen können innerhalb eines Landes unterschiedlichen Behörden obliegen. In anderen Fällen ist das Land für das Erteilen der Genehmigung, der Bund jedoch für die Eisenbahnaufsicht zuständig. Mit der Änderung wird eindeutig geregelt, gegenüber welcher Behörde der Nachweis zu führen ist.

Vk 59. Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14d AEG)

In Artikel 2 Nummer 12 sind in § 14d die Wörter "der nach § 14c Absatz 1 oder 2 zuständigen Behörde" zu streichen.

Begründung:

Nach bisherigem Recht (§ 4 Eisenbahnpflichtversicherungsverordnung) mussten Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers den Nachweis einer bestehenden Haftpflichtversicherung führen. In der Praxis wurde für diesen Zweck von den Versicherungsunternehmen eine entsprechende Bestätigung mit begrenztem Geltungszeitraum ausgestellt.

Die bisherige Regelung hat sich bewährt. Eine amtliche Bescheinigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung ist weder nach der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erforderlich noch sonst begründet. Aufgabe der Behörden ist es, das Bestehen einer Versicherung im Rahmen der Eisenbahnaufsicht zu prüfen, aber nicht, dies zur Vorlage bei Dritten zu bestätigen.

U 60. Zu Artikel 2 Nummer 13a - neu - (§ 25b - neu - AEG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a einzufügen:

'13a. Nach § 25a wird folgender § 25b eingefügt:

"§ 25b

Lärmmonitoring

Das Eisenbahn-Bundesamt führt an Hauptverkehrsstrecken repräsentative fortlaufende registrierende Messungen über akustisch relevante Eigenschaften der Schienenfahrzeuge und -schienenwege sowie die Entwicklung des Eisenbahnlärms insgesamt durch (Lärmmonitoring) und veröffentlicht die Ergebnisse jährlich." '

Begründung:

Die Lärmbelästigung im Schienenverkehr soll bis 2020 gegenüber 2008 um 10 Dezibel gesenkt werden. Voraussetzung dafür ist es, Güterwaggons flächendeckend auf lärmarme Bremssysteme umzurüsten. Diese Umrüstung ist durch ein betreiberunabhängiges Lärmmonitoring ebenso wie die akustisch relevanten wartungsabhängigen Fahrzeug- und Gleiszustände, die Wirkung von weiteren Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle und die Einhaltung zukünftiger Betriebsregelungen durch das Eisenbahn-Bundesamt objektiv festzustellen. Für die Akzeptanz der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel und die weitere Modernisierung der Bahninfrastruktur ist dabei die Transparenz ein wichtiges Element.

Die Vorschrift ist angelehnt an die Regelung für ein Fluglärmmonitoring nach § 19a Luftverkehrsgesetz.

Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (BR-Drucksache 559/12 - Beschluss - vom 23. November 2012) die Einführung eines Lärmmonitorings gefordert und in seiner EntschlieÙung "Lärmschutz an Schienenwegen verbessern" vom 18. Dezember 2015 (BR-Drucksache 551/15 - Beschluss -) bekräftigt.

Vk 61. Zu Artikel 3a - neu - (§ 7a und § 8a - neu - BSWAG)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a - neu - einzufügen:

'Artikel 3a

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.November 1993 (BGBl. I S.1874), das zuletzt durch Artikel 520 der Verordnung vom 31.August 2015 (BGBl.I S.1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
  - a) Nach der Angabe zu § 7 wird die Angabe "§ 7a Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht" eingefügt.
  - b) Nach der Angabe zu § 8 wird die Angabe "§ 8a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" eingefügt.
2. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

"§ 7a Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

  - (1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum 31. März einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht) über das Vorjahr vorzulegen. Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekanntzumachen.
  - (2) Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht hat Kenngrößen zu enthalten, die eine Messung und Bewertung der Qualitäts- und Zustandsentwicklung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes angemessen darstellen. Die Kenngrößen werden von Bund und Ländern gemeinsam erstmals bis zum 1. Januar 2019 entwickelt und im Bedarfsfall angepasst.
  - (3) Die Kenngrößen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts sind streckenbezogen oder, soweit es sich um Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche

Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen."

3. Nach § 8 wird der folgende § 8a eingefügt:

"§ 8a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege und der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege haben der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages abzuschließen.

(2) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat insbesondere folgende Inhalte zu regeln:

1. Laufzeit der Vereinbarung und Kündigungsregelungen,
2. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes in Abhängigkeit vom Infrastruktumfang,
3. Festlegung des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
4. Festlegung des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
5. Festlegung der buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sicher von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können,
6. Festlegung der Parameter des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sowie Stationen und Serviceeinrichtungen (Qualitätsparametern) und der entsprechenden Berichtsanforderungen und Kontrollmechanismen,
7. Sanktionsmechanismen für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Zustands- und Qualitätsziele durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit



Zu § 8a Absatz 1 und 2:

Um dem Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz nachzukommen, stellt der Bund sicher, dass dem Allgemeinwohl mit dem Erhalt der Eisenbahninfrastruktur Rechnung getragen wird. Durch den Abschluss einer sachgerecht dotierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wird es den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ermöglicht, einen uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Schienenwege zu erreichen und somit den freien Netzzugang im Eisenbahnbereich in Deutschland tatsächlich sicherzustellen.

Auch angesichts des Volumens der aktuellen, 2014 abgeschlossenen LuFV, auf deren Basis Bundesmittel in Höhe von 20 Milliarden Euro in einem 5-Jahres-Zeitraum vertraglich gebunden werden, ist eine gesetzliche Grundlage, die insbesondere fachliche Vorgaben zur Verwendung spezifiziert und die Rechte des Bundesrates wahrt, zwingend erforderlich.

Die im BSWAG verankerte LuFV kann - als Basis - auch als "qualifizierte Regulierungsvereinbarung" ausgestaltet werden, soweit sie die zusätzlichen Voraussetzungen des Artikels 1 § 29 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfüllt.

Obwohl die Anforderungen der LuFV im BSWAG und die Anforderungen an eine "qualifizierte Regulierungsvereinbarung" in § 29 ERegG inhaltlich überwiegend deckungsgleich sind, soll wegen der gedanklich unterschiedlichen Zwecksetzung eine gesetzliche Verankerung im BSWAG und ERegG erfolgen.

Die LuFV-Regelung im BSWAG betrachtet vornehmlich die Finanzierungsfrage der Eisenbahninfrastruktur im Sinne eines Synallagmas (Leistungs-Gegenleistungs-Relation: Der Bund leistet Finanzmittel als Gegenleistung für eine definierte Infrastrukturqualität der Eisenbahnen des Bundes). Die LuFV im BSWAG erstreckt sich überdies - diesem Zweck entsprechend zutreffend - auf die gesamte Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und geht insoweit über den räumlichen Anwendungsbereich der "qualifizierten Regulierungsvereinbarung" gemäß § 29 ERegG, die ausschließlich für Betreiber der Schienenwege gilt, hinaus.

In Ergänzung dazu hat die "qualifizierte Regulierungsvereinbarung" einen zusätzlichen Zweck, der darin besteht, "Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte" - so der Wortlaut des Artikels 30 Absatz 1 der EU-Richtlinie 34/2012/EU - zu geben. In Anbetracht dessen sind zusätzliche, europarechtlich zwingende Elemente nach § 29 ERegG gefordert, wenn eine LuFV als qualifizierte Regulierungsvereinbarung dienen soll.

Vk 62. Zu Artikel 3b - neu - (§ 25 DBGrG)

Nach Artikel 3a ist folgender Artikel 3b einzufügen:

**'Artikel 3b**  
**Änderung des Gesetzes über die**  
**Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft**

§ 25 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 515 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

"(2) Die Zuordnung zum jeweiligen Bereich richtet sich nach dem Gegenstand der Unternehmung. Besteht der Gegenstand der Unternehmung aus Leistungen nach § 2 Absatz 6, 7, 8 oder 9 AEG-E wird das Unternehmen dem Bereich Fahrweg zugeordnet.

(3) Gewinne aus dem Bereich Fahrweg sowie der diesem zugeordneten Unternehmen dürfen nicht an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgeschüttet werden. Entgegenstehende Gewinnabführungsverträge nach § 291 Absatz 1 des Aktiengesetzes vom 6. September 1965 (BGBl. I S. 1089), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2565) geändert worden ist, müssen bis zum 31. Dezember 2016 beendet werden. § 58 Absatz 4 Aktiengesetz findet keine Anwendung in Bezug auf Tochtergesellschaften des Bereichs Fahrweg." '

Begründung:

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB sind über die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge mit der DB AG verbunden, so dass in der Vergangenheit die generierten Gewinne der DB-EIU in andere Konzernbereiche geflossen sind. Diese Gewinne entstehen vornehmlich aus den

Verkehrsvertragsentgelten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), der zwei Drittel der Trassenpreise und etwa 85 Prozent der Stationsentgelte trägt. Die Gewinne der Infrastrukturunternehmen werden auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages zwischen der DB AG und ihren Infrastrukturtöchtern de facto automatisch an die Holding transferiert und wurden dort wiederholt ohne Zweckbindung weltweit eingesetzt, z. B. für weltweite Unternehmenszukäufe in der Logistik. Zwar stellt im Gegenzug der Konzern den Infrastrukturgesellschaften Eigenmittel und Kreditmittel zur Verfügung, jedoch werden per Saldo der Infrastruktur erhebliche Mittel entzogen, trotz eklatanter Unterfinanzierung des Bedarfsplans. Letztlich führt der Gewinntransfer dazu, dass vor allem die Länder als SPNV-Aufgabenträger mit überhöhten Preisen für Trasse, Station und Energiedurchleitung belastet werden, ohne dass der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur ausreichend gesichert sind.

Daher ist der Bund einerseits als Eigentümer der DB AG aufgerufen, die Gewinnentnahme aus der Infrastruktur zu stoppen und andererseits gesetzliche Regelungen einzuführen, die die Verwendung aus Geldern der Infrastruktur allein für die Infrastruktur gestatten. Dem hat der Bund mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) vom 20.1.2015 versucht insoweit zu entsprechen, in dem die Gewinne der DB-EIU über den DB Konzern an den Bund ausgeschüttet und vom Bund in voller Höhe für Ersatzinvestitionen der DB-EIU zu verwenden sind. Es fehlt allerdings eine gesetzliche Regelung zur Zweckbindung von Gewinnen der DB-EIU. Zudem bestehen durch den in der LuFV II gewählten Weg über den DB-Konzern weiterhin erhebliche Risiken der Zweckentfremdung. Eine entsprechende Erhöhung der Zuschüsse des Bundes wird ebenso nicht erreicht. Darüber hinaus ist die LuFV II zeitlich auf 5 Jahre begrenzt. Durch die vorgeschlagenen Ergänzungen soll die Zweckbindung von Gewinnen der DB-EIU gesetzlich fixiert und der Gewinntransfer unterbunden werden.

Verschiedentlich wird vorgetragen, dass eine Gewinnabführung dazu führen würde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte steigen. Dies wird damit begründet, dass die DB-EIU in diesem Fall einen höheren Anteil an den Investitionen durch Eigenmittel (Gewinne) finanzieren würden. Da im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen investierte Eigenmittel der DB-EIU zu aktivieren und abzuschreiben sind, wird im Ergebnis eine Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte vermutet. Dagegen ist anzuführen, dass unternehmerisch die DB-EIU bei einem erhöhten Eigenanteil auch größere Anreize bekämen, besonders in effiziente, kapazitätssteigernde Maßnahmen zu investieren. Wird durch die Maßnahme eine größere Nachfrage erreicht, wäre eine eigenfinanzierte Investition nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll. Die größere Nachfrage wäre auch in der Lage, die zusätzlichen Kosten zu tragen. Entscheidend ist jedoch, dass die zusätzliche Investition von Eigenmitteln nur zu geringen Erhöhungen der Abschreibungen führt. Bei zusätzlichen Investitionen aus Eigenmitteln in Höhe von 500 Millionen Euro und einer unterstellten mittleren Nutzungsdauer von 20 Jahren würde der jährlich bei der Kalkulation der Trassenpreise ansatzfähige Abschreibungsbetrag um 25 Millionen Euro pro Jahr steigen. Dies bedeutete bei einer aktuellen Abschreibungslast der DB Netz AG von ca. 900 Millionen Euro eine Erhöhung der Abschreibungen um weniger als 3 Prozent. Im Verhältnis zu den gesamten

über Trassenentgelte refinanzierten Kosten in Höhe von ca. 4,5 Milliarden Euro würde dies in Mehrkosten von lediglich 0,5 Prozent resultieren (alle Werte für 2015). Diese Mehrkosten sind von dem resultierenden Mehrverkehr zu tragen, es resultiert ceteris paribus keine Erhöhung der Trassenpreise je Trassen-km. Im Umkehrschluss ist anzumerken, dass die Substitution von eigenfinanzierten (Re-)Investitionen der DB durch höhere Bundeszuschüsse in der LuFV II (im Vergleich zur LuFV I) keine kostendämpfenden Effekte bei den Infrastrukturentgelten gebracht hat.

Die mit der Gewinnabführungskappung ermöglichte Stärkung der Eigenfinanzierung erhöht hingegen die Transparenz der Kosten der Eisenbahninfrastruktur und führt zu einer höheren Unabhängigkeit gegenüber der Mittelzuweisung durch den Bund.

#### Im Einzelnen:

Im DBGrG wird der bisherige § 25 Interne Gliederung um die neuen Absätze 2 und 3 ergänzt. Der bisherige Text des § 25 wird zu Absatz 1.

#### § 25 Absatz 2:

Im neuen Absatz 2 wird mit Verweis auf das Allgemeine Eisenbahngesetz definiert, welche Unternehmungen dem Fahrweg zuzuordnen sind. Damit werden diejenigen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG definiert, für welche die Bestimmungen des Absatz 3 gelten.

#### § 25 Absatz 3:

Die Regelung stellt sicher, dass die in den Infrastrukturbereichen erwirtschafteten Gewinne ausschließlich der Infrastruktur zu Gute kommen und nicht der Finanzierung anderweitiger Tätigkeiten des Konzerns Deutsche Bahn AG dienen können. Sie entspricht insoweit auch den europäischen Vorgaben, die erfordern, dass öffentliche Gelder nicht vom Fahrwegbereich auf andere Bereiche im Konzern übertragen werden: Artikel 6 Absatz 1 Richtlinie 91/440/EWG. Neben den unmittelbar geleisteten Finanzhilfen des Bundes für die Bundesschienenwege, sowie weiteren Investitionshilfen von Ländern und Gemeinden für Investitionen in die Bundesschienenwege, zählen zu den öffentlichen Mitteln auch die durch die Neubewertung des Anlagevermögens nach § 10 des Gesetzes entstandenen Vorteile, sowie die Infrastrukturnutzungsentgelte aus dem Schienenpersonennahverkehr.

Die direkte Gewinnausschüttung wird durch ein Ausschüttungsverbot belegt, insoweit wird von § 58 Absatz 4 AktG (Zuständigkeit der Hauptversammlung für Ausschüttungsentscheidungen) abgewichen. Der bestehende Gewinnabführungsvertrag ist gemäß § 296 Absatz 1 AktG zum Ende des Geschäftsjahres zu beenden.

Vk 63. Zu Artikel 6 Nummer 1 (Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung)

Der Bundesrat stellt fest, dass mit der Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung eine systematisch zusammenhängende und in der Eisenbahnpraxis bewährte gesetzliche Regelung verloren geht.

[Vk] 64. [Am Beispiel des unterschiedlichen Regelungsgehaltes des § 60 ERegG-E im  
(entfällt bei Ablehnung von Ziffer 39) Vergleich mit dem geltenden § 12 EIBV drückt der Bundesrat seine Sorge aus, dass weitere Regelungsbereiche der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung nur mit Abweichungen in den ERegG-E übernommen wurden, die zwar vermeintlich "mehr" oder "besser" regeln, aber am Ende mehr Unklarheit als Nutzen bringen.]

Von daher hätte der Bundesrat im europarechtlich zulässigen Rahmen eine Gesetzssystematik unter Beibehaltung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung bevorzugt.

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren sicherzustellen, dass Rechtsnormen, soweit sie ihren materiellen Ursprung in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung haben, in weitgehend enger Anlehnung an diese ins ERegG überführt werden.

B

65. Der **Rechtsausschuss** und der **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.