



Deutsche Bahn AG • Potsdamer Platz 2 • 10785 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat E 14

Per E-Mail:
Ref-e14@bmv.bund.de

Deutsche Bahn AG
Rechtsabteilung
HLM 2/ HLI 1
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.deutschebahn.com

04.07.2018

Verbändeanhörung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes; Ihr Schreiben vom 08.06.2018; Az. E 14/5162.5/27-01

Sehr geehrter Herr , sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Aus Sicht der Deutschen Bahn haben wir zu dem Gesetzentwurf folgende Anmerkungen:

1. Zu § 2c Abs. 2 Satz 3 und § 7a AEG-E

Es ist für uns von entscheidender Bedeutung, dass sich auch die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen auf die europarechtlich vorgegebenen Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie, die in § 2b Abs. 1 AEG-E übernommen wurden, berufen können. Die derzeitige Formulierung in § 2c Abs. 2 Satz 3 AEG-E lässt daran Zweifel aufkommen, da eine „automatische“ Zuordnung zum übergeordneten Netz angenommen wird, soweit eine Eisenbahninfrastruktur Bestandteil einer bereits erteilten Sicherheitsgenehmigung ist. In diesem Punkt ist dringend eine Klarstellung im Gesetzestext erforderlich. Wir schlagen deshalb vor, in § 2c Abs. 2 nach Satz 3 folgenden Satz 4 zu ergänzen:

(2) [...] Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig. Die Anwendung der Ausnahmen gemäß § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 bleibt davon unberührt.

Begründung:

Unternehmen die bereits über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen (z.B. DB Netz AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH) müssen ebenfalls auf die Ausnahmen nach § 2b Abs. 1-4 AEG-E zurückgreifen können. Sonst würden Netze, die gemäß § 2b Abs. 1 eindeutig in den Ausnah-

...

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Michael Odenwald

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Alexander Doll
Berthold Huber
Prof. Dr. Sabina Jeschke
Ronald Pofalla
Martin Seller

Unser Anspruch:



**Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter**



mebereich fallen (z.B. die funktionell getrennten Netze der S-Bahnen) allein deshalb dem übergeordneten Netz zugehörig sein, weil sie Bestandteil einer bereits erteilten Sicherheitsgenehmigung sind.

Die im derzeitigen Entwurf lediglich in der Begründung zu § 7a AEG-E enthaltene Klarstellung, wonach das Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung entfällt, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 erbringt, ist aus unserer Sicht nicht ausreichend. Denn der Gesetzeswortlaut in § 7a Abs. 1 in Verbindung mit § 2c Abs. 3 Satz 3 AEG-E steht aus unserer Sicht einer solchen Wertung klar entgegen. Sollte deshalb die oben vorgeschlagene Ergänzung in § 2c Abs. 3 AEG-E nicht übernommen werden, ist aus unserer Sicht folgende Ergänzung in § 7a Abs. 1 AEG erforderlich:

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen vorbehaltlich des Absatzes 4 ohne

1. einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder

2. Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG

nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Das Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung entfällt, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 erbringt. Auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.

2. Neuvorschlag zu heutigem § 2 Abs. 6 AEG

In den Begriffsbestimmungen des § 2 Abs. 6 AEG sollte noch folgendes ergänzt werden:

"Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen. Zu den Betriebsanlagen der Eisenbahn zählen auch Personenbahnhöfe und deren Gebäude."

Begründung:

Bislang fehlt eine klare gesetzliche Regelung zur Einordnung von Gebäuden von Personenbahnhöfen („Empfangsgebäude“) als Eisenbahnbetriebsanlagen, weshalb in vielen Einzelfällen die behördliche Zuständigkeit für diese Gebäude unklar ist und zu unnötigem Schwergang in den Verwaltungsverfahren führt. Es kommt in Einzelfällen zu positiven oder negativen Kompetenzkonflikten zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt einerseits und den Landesbaubehörden andererseits.

Die gesetzliche Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 9 AEG betrifft nur die Zuordnung der Personenbahnhöfe und deren Gebäude zu den Serviceeinrichtungen und macht damit lediglich eine netzzugangsrechtliche Festlegung. Offen bleibt aber die Zuständigkeit für Empfangsgebäude als Teil der Personenbahnhöfe im Planfeststellungsrecht, in der Eisenbahnaufsicht und in der Bauaufsicht. Hierzu musste bereits ein Rechtsstreit mit dem Eisenbahn-Bundesamt geführt werden, um einen negativen Kompetenzkonflikt abzuwenden.

Nach der heute herrschenden Trennungstheorie, die sich nicht im Gesetz wiederfindet, wird funktional zwischen bahnaffinen und bahnfremd genutzten Gebäudeteilen unterschieden. Maß-



geblich zur Unterscheidung dieser Gebäudeteile soll hierbei das Kriterium der Eisenbahnbetriebsbezogenheit sein. Bei Anwendung der Trennungstheorie ergibt sich sehr häufig eine Doppelzuständigkeit „unter einem Dach“ von Eisenbahn-Bundesamt einerseits und der jeweiligen Landesbaubehörde andererseits mit unklaren Trennlinien und erheblichem Verwaltungsmehraufwand für die DB Station&Service AG. Die bei Mischnutzungen auftretenden Rechtsfragen sind nach wie vor nicht abschließend geklärt (vgl. Vallendar, in Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl., § 18, Rn. 62).

Wir schlagen deshalb - unter Bezugnahme auf unser Schreiben an das BMVI vom 13.06.2016 - vor, eine einheitliche Zuordnung der Gebäude von Personenbahnhöfen zu den Eisenbahnbetriebsanlagen durch eine gesetzliche Begriffsbestimmung festzuschreiben. Daher soll in den Begriffsbestimmungen (heutiger § 2 Abs. 6 AEG) die oben vorgeschlagene Klarstellung angefügt werden.

Diese Zuordnung deckt sich auch mit der europarechtlichen Einordnung von Empfangsgebäuden zum Teilsystem Infrastruktur des Eisenbahnsystems.

Konsequenz hieraus ist eine einheitliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes im Planfeststellungsrecht, in der Eisenbahnaufsicht und in der Bauaufsicht und damit eine hinreichende rechtssichere und wirtschaftliche Basis für Bahnhofprojekte und Vermarktungsvorhaben der DB Station&Service AG.

3. Kommentierung einzelner Vorschriften insbesondere aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

• Zu § 2b AEG-E Übergeordnetes Netz

(1) Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen...

Hinweis:

Der Entwurf der EIGV enthält unter §4 (2) u. (3) ebenfalls Ausnahmen vom übergeordneten Netz, die - soweit vorliegend - Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften zulässt. Diese sollten sich widerspruchsfrei in die Regelungen der AEG Änderung einfügen, um Anwendungsprobleme oder gar erhebliche Nachteile bei Bauvorhaben z.B. bei den S-Bahnnetzen Berlin und Hamburg im Rahmen der EIGV zu vermeiden. Darauf sollte im Begründungsteil dieser AEG-Änderung klarstellend hingewiesen werden. Insoweit wird hier auch auf den Ergänzungsvorschlag zu § 2c Abs. 2 Satz 3 Bezug genommen.

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden;

Vorschlag:

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personen- und Güterbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden.



Begründung zu 1.:

Die Güterbeförderung ist hinsichtlich der funktional getrennten Netze zu ergänzen, da die Gleisanschlussbedienung für den örtlichen Güterverkehr zwischen Industriegebieten bzw. Werken sonst hier ausgeschlossen und sachwidrig dem übergeordneten Netz zugeordnet würden.

• **Zu § 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG-E:**

2. *Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber ausschließlich für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden;*

Vorschlag:

2. *Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber ausschließlich für den eigenen ~~Güter~~ Personen- oder Güterverkehr ~~oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden;~~*

Begründung zu 2.:

Hier sollte die einheitliche Bezeichnung „Personen- oder Güterverkehr“ gewählt werden, da eine Personenbeförderung zu nicht gewerblichen Zwecken kaum möglich ist.

• **Zu § 2b Abs. 1 Nr. 3 AEG-E:**

3. *Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnssystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;*

Vorschlag:

3. *Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen nach EBO unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnssystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;*

Begründung zu 3.:

Die Eisenbahnfahrzeuge sollten näher bezeichnet werden.

• **Zu § 2b Abs. 1 Nr. 4 AEG-E:**

4. *Infrastrukturen, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;...*

Vorschlag zu 4.:

4. *Infrastrukturen, die ausschließlich für den regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;...*

Begründung zu 4.:

In den Leitlinien über Ausnahmen von Regulierungs- und Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 3 ERegG für Betreiber der Schienenwege ist der Begriff „lokal“ nicht verwendet, sondern es sind die „regionalen“ Schienennetze genannt.

- **Zu § 2b Abs. 2 AEG-E:**

Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zählen zum übergeordneten Netz. Eine Strecke mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz liegt auch dann vor, wenn die Strecke geteilt ist und der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann.

Vorschlag zur Ergänzung des (2) nach „... betrieben werden kann.“

„Gleise, auf denen nur Zug- und Rangierfahrten zur Bedienung und Nutzung von Umschlageneinrichtungen, Zugbildungsanlagen, Werkstätten oder Abstellanlagen stattfinden, gehören nicht zum übergeordneten Netz“

Begründung zu (2):

Eine Klarstellung im Gesetzestext, dass Gleise innerhalb der genannten Einrichtungen (z.B. Zugbildungsanlagen und Abstellanlagen) nicht zum übergeordneten Netz gehören, ist aus Gründen der sicheren Rechtsanwendung notwendig.

- **Zu § 2b Abs. 3 Nr. 2 AEG-E:**

2. in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (S-Bahnen), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen oder

Wir interpretieren dieses wie folgt:

S-Bahnen dürfen „übergehen“, ohne dass die Einordnung als „funktional getrennt“ für die „reinen Abschnitte“ verloren geht, falls Bauanforderungen im S-Bahn-Standard realisiert sind und ausschließlich S-Bahnen bedient werden. Dies sollte zur Klarstellung in die Gesetzesbegründungen aufgenommen werden, um eine einheitliche Rechtsanwendung sicherzustellen.

- **Zu § 2c AEG-E**

Zuordnung zum übergeordneten Netz

- (1) *Öffentliche Betreiber der Schienenwege haben der nach § 5 Absatz 1a zuständigen Behörde auf Verlangen die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz im Sinne des § 2b erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.*

Vorschlag zu Abs. 1:

Im Begründungstext ist ein klarstellender Hinweis dahingehend aufzunehmen, wie und in welchem Format die Zurverfügungstellung von Infrastrukturdaten erfolgen sollte.

- (2) *Die nach § 5 Absatz 1a zuständige Behörde entscheidet über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zu dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b. Sie übermittelt unverzüglich dem betroffenen Betreiber eine Entscheidung, welche die dem übergeordneten Netz zugeordnete Eisenbahninfrastruktur beschreibt. Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig.*

Vorschlag zur Ergänzung des Abs. 2 Satz 3:

Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig. Die Anwendung der Ausnahmen gemäß § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 bleibt davon unberührt.

Begründung zu Abs. 2 Satz 3:

Hier ist dringend eine Klarstellung (sowohl im Gesetzesstext als auch in der Gesetzesbegründung) erforderlich. Unternehmen die bereits über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen (z.B. DB Netz AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH) müssen ebenfalls auf die Ausnahmen nach § 2 b Abs. 1-4 zurückgreifen können. Sonst würden Netze, die gemäß § 2b Abs. 1 eindeutig in den Ausnahmehbereich fallen (z.B. die funktional getrennten Netze der S-Bahnen) allein deshalb dem übergeordneten Netz zugehörig sein, weil sie Bestandteil einer bereits erteilten Sicherheitsgenehmigung sind.

- **Zu § 38 Abs. 1 AEG-E:**

Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

- (1) *Die nach § 2c Absatz 2 Satz 1 zuständigen Landesbehörden übermitteln dem Eisenbahn-Bundesamt einmalig am [einsetzen: Datum desjenigen Tages des dritten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Inkrafttretens übereinstimmt] eine Liste, aus der hervorgeht, welche Teile der Eisenbahninfrastruktur im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Behörde dem übergeordneten Netz zugeordnet werden und welche unter eine Ausnahme nach § 2b Absatz 1 Nummer 1, 3 oder 4 fallen. Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Liste nach § 2c Absatz 5 auf seiner Internetseite erstmals am [einsetzen: Datum desjenigen Tages des sechsten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Inkrafttretens übereinstimmt].*

Hinweis zu (1):

Hier liegt eine Benachteiligung der bundeseigenen Eisenbahnen vor, die quasi automatisch ohne Übergangszeit dem „übergeordneten Netz“ zugeordnet werden



7/7

Vorschlag zu (1):

Es ist vorzusehen, dass mit der Veröffentlichung des AEG nicht automatisch die Zuordnung zum übergeordneten Netz erfolgt. Vielmehr ist eine Übergangsperiode festzulegen.

Gerne stehen wir kurzfristig für Rückfragen und weitere Abstimmungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen