

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat E23 – Eisenbahnrecht  
Frau Christine **Ehard**  
Frau Kerstin **Leuftink**

Per E-Mail: [ref-e23@bmvi.bund.de](mailto:ref-e23@bmvi.bund.de)

## Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts (Stand: 18.11.2020)

Ihre Nachricht vom: 02.12.2020 (E-Mail)  
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrte Frau Ehard,  
sehr geehrte Frau Luftink,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts nach dem Stand vom 18.11.2020. Die zugestandene Frist, die in Anbetracht der Bedeutung, des Umfangs und der Komplexität des Gesetzentwurfs einer gehörigen Länder- und Verbändeanhörung nicht entspricht, ließ nur die Wahl zwischen Auslassungen, einer oberflächlichen und einer punktuellen Durchsicht. Dies vorausgeschickt, äußern wir uns wie folgt:

### Zu Artikel 1:

Wir machen darauf aufmerksam, dass in verschiedenen Änderungsvorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen zum Teil mit ihrer vollständigen Bezeichnung, zum Teil nur verkürzt Erwähnung findet. Wir regen eine einheitliche Handhabung an.

### Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe f:

Unter Hinweis auf die Überschriften zu §§ 31 und 32 ERegG sowie den Wortlaut des § 31a Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 ERegG-E regen wir an, jeweils die Wörter „der Betreiber“ durch die Wörter „des Betreibers“ zu ersetzen.

### Zu § 1 Abs. 19 ERegG-E:

§ 1 Abs. 19 ERegG-E verweist hinsichtlich der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen auf die Beschreibungen der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 3 Nr. 3 DVO (EU) 2017/2177. Der Zweck des § 1 Abs. 19 ERegG-E erschöpft sich darin, den in Deutschland eingeführten Begriff "Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen" (statt "Beschreibung der Serviceeinrichtung") zu erhalten

## Eisenbahnverkehr

Michael Fabian  
T 0221 57979-144  
F 0221 57979-8144  
E [fabian@vdv.de](mailto:fabian@vdv.de)

21. Dezember 2020

Wir lieben  
**EUROPA**



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europę*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37–39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

[info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln  
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00  
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn  
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58  
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West



(Begründung Seite 96 f.). Die Durchführungsverordnung als solche ist zwingend und gilt unmittelbar.

Nach Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe 1 DVO (EU) 2017/2177 enthält die Beschreibung der Serviceeinrichtung Informationen über Änderungen der technischen Merkmale und vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen der Serviceeinrichtung, einschließlich planmäßiger Arbeiten, die den Betrieb der Serviceeinrichtung erheblich beeinflussen könnten.

Die angesprochenen Situationen ergeben sich in Serviceeinrichtungen vielfach ohne großen Vorlauf. Dies ist namentlich in den Häfen – hier vor allem in den großen und komplexen Seehäfen – der Fall. Anpassungen der Infrastruktur werden häufig ad hoc vorgenommen, um veränderten Bedürfnissen der Anlieger und der Zugangsberechtigten schnellstmöglich Rechnung tragen zu können. Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten werden situativ nach Zweckmäßigkeit angesetzt.

Eine umgehende Information der Zugangsberechtigten über damit einhergehende betriebliche Auswirkungen und vorübergehend eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten halten wir für wichtig und unverzichtbar. Die jedesmalige Einbindung der Regulierungsbehörde nach § 72 Satz 1 Nr. 5, § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG allerdings halten wir nicht zuletzt mit Blick auf § 73 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 ERegG für unnötig und kontraproduktiv. Sie führt in dem hier angesprochenen Bereich zu bürokratischem Aufwand ohne erkennbaren Mehrwert. In Anbetracht der sechswöchigen Reaktionsfrist der Regulierungsbehörde kommt es zu zeitlichen Verzögerungen für erforderliche und/oder kurzfristig umsetzbare Maßnahmen. Aber auch bei kurzfristigen Änderungen einer geplanten Maßnahme vor oder nach Baubeginn führt das jetzige Verfahren zu unnötigem Schwergang. Gründe für Abweichungen in der Bauausführung oder im Bauzeitenplan gibt es viele, z. B. Baugrundprobleme, Lieferverzug, Mängelbeseitigung, Abweichungen der Örtlichkeit von der Planung usw. Hier wäre eine Information der Zugangsberechtigten notwendig, eine jedesmalige Einbindung der Regulierungsbehörde aber schlicht nicht praktikabel.

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind nach der jetzigen Fassung des § 1 Abs. 19 ERegG „die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, ... und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen.“ Darunter dürfte nicht viel anderes zu verstehen sein, als „eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Schienenwegkapazität benötigt werden“ (so zu Schienennetz-Nutzungsbedingungen § 1 Abs. 18 ERegG). Hierauf sollte sich nach unserem Dafürhalten die Einbindung der Regulierungsbehörde analog auch bei Serviceeinrichtungen konzentrieren. Ein Prüfauftrag in Bezug auf sich im Tagesgeschäft ergebende Änderungen im Sinne des Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe 1 DVO (EU) 2017/2177 hingegen dürfte nicht zu den unverzichtbaren Grundfesten einer effizienten Regulierung gehören.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, in Fällen des Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe 1 DVO (EU) 2017/2177 auf die Einbindung der Regulierungsbehörde zu verzichten, es jedenfalls aber zu ermöglichen, dass der Betreiber einer Serviceeinrichtung beabsichtigte Maßnahmen nach dem Vorbild des § 19 Abs. 6 ERegG-E umgehend einleiten kann. Alternativ käme insoweit auch eine sehr stark verkürzte Prüffrist der Regulierungsbehörde in Betracht. Der Prüfaufwand dürfte hier überschaubar sein.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns abschließend den Hinweis, dass weder die Richtlinie 2012/34/EU noch die DVO (EU) 2017/2177 eine Einbindung der Regulierungsbehörde, wie in § 72 Satz 1 Nr. 5, § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG vorgesehen, verlangt. Der bundesdeutsche Gesetzgeber ist hier also über die ansonsten konsequent favorisierte 1:1-Umsetzung hinausgegangen.

### **Zu § 1 Abs. 24a und 24b ERegG-E:**

Die vorgesehenen Kilometergrenzen zur Bestimmung örtlicher und regionaler Schienennetze orientieren sich an der bisherigen Regulierungspraxis, wie sie in den aktuellen Leitlinien der Bundesnetzagentur beschrieben ist. Durch die nunmehr gesetzliche Festlegung entfielen allerdings die Möglichkeit einer im Einzelfall durchaus sachgerechten anderweitigen behördlichen Ermessensentscheidung, desgleichen die Möglichkeit des regulierten Unternehmens, Rechtsmittel einzulegen. Um diese Effekte zu relativieren, regen wir im Interesse kleinerer Eisenbahnen, die mehrere, nicht zusammenhängende Strecken bzw. Netze betreiben, für Regulierungszwecke folgende (von § 2 Abs. 20 AEG-E geringfügig abweichende) Formulierungen an:

„(24a) Örtliche Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze, die eine Streckenlänge von 100 Kilometern nicht übersteigen. Ein Unternehmen kann mehrere örtliche und regionale Schienennetze betreiben.

(24b) Regionale Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze, die eine Streckenlänge von 300 Kilometern nicht übersteigen. Ein Unternehmen kann mehrere örtliche und regionale Schienennetze betreiben.“

Abgesehen davon, dass einer Eisenbahn auf diese Weise die aufwändige Gründung eigenständiger Tochterunternehmen erspart werden könnte, um den gleichen Effekt zu erzielen, würde es merkwürdig anmuten, wenn ein Schienennetz im Rhein-Main-Gebiet und ein Schienennetz im Emsland bei identischem Betreiber (§ 2 Abs. 20 AEG-E) als ein regionales Schienennetz anzusehen sein sollte.

Des ungeachtet bitten wir dringend darum, in der Begründung unmissverständlich klarzustellen, dass die in § 1 Abs. 24a und 24b ERegG-E enthaltenen Festlegungen ausschließlich für die Behandlung regulierungsrechtlicher Sachverhalte getroffen wurden und keine Auswirkungen auf in anderen Gesetzen geregelte Sachverhalte haben. Ein solcher Hinweis ist deshalb von Wichtigkeit, um das Ermessen der zuständigen Behörden bei der Frage einer eventuellen Zuordnung von Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz (§§ 2b f. AEG) nicht unnötig einzuengen. Vergleichbare Klarstellungen finden sich etwa zu § 1 Abs. 4a (Begründung Seite 95), 5 und 5a (Begründung Seite 96; vgl. auch Begründung Seite 131 betreffend Personenbahnsteige und Laderampen) ERegG-E.

### **Zu § 1 Abs. 26 ERegG-E:**

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 97) regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Personenbahnsteige sind der am Schienenweg eines Betreibers der Schienenwege gelegene Bereich für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen einschließlich aller Aufbauten und Einrichtungen, soweit sie nicht gesetzlich dem Betrieb des Personenbahnhofs zugewiesen sind.“

### **Zu § 1 Abs. 27 ERegG-E:**

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 97 f.) regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Laderampen sind an Schienenwegen eines Betreibers der Schienenwege liegende ortsfeste bauliche Anlagen, die die Be- und Entladung von Güterwagen erleichtern, indem sie der Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Güterwagen und der Umgebung dienen.“

### **Zu § 1 Abs. 28 ERegG-E:**

§ 1 ERegG enthält reine Begriffsbestimmungen. Zur Begriffsbestimmung des Deutschlandtaktes gehört es nicht mehr, dass er die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen bildet. Es handelt sich dabei um eine weitergehende Zweckbestimmung, die an anderer Stelle (z. B. im Bundesschienenwegeausbaugesetz) zu verorten wäre.

Wir regen demnach an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„\_\_\_ Deutschlandtakt ist ein Konzept zur Koordinierung von Zugtrassen im Personen- und Güterverkehr auf Basis eines Integralen Taktfahrplans \_\_\_\_.“

Im Übrigen verweisen wir auf die als **-Anlage-** nochmals beigefügte gemeinsame Verbändestellungnahme vom 14.12.2020 zum Regelungsbereich „Deutschlandtakt“.

### **Zu § 1 Abs. 29 Satz 1 ERegG-E:**

§ 1 ERegG enthält reine Begriffsbestimmungen. Begriffe sollten nicht umschrieben („zeichnet sich dadurch aus“), sondern definiert werden. Dies könnte beispielsweise wie folgt geschehen:

„\_\_\_ Integraler Taktfahrplan ist ein Fahrplan, in dem vertaktete Liniennfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen realisiert werden können.“

Im Übrigen verweisen wir auf die als **-Anlage-** nochmals beigefügte gemeinsame Verbändestellungnahme vom 14.12.2020 zum Regelungsbereich „Deutschlandtakt“.

### **Zu § 2 Abs. 1 ERegG-E:**

Wir regen an, die Wörter „tätig sind“ – wie im heutigen § 2 Abs. 1 ERegG – redaktionell abzusetzen. Sie beziehen sich gleichermaßen auf § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 ERegG-E.

### **Zu § 2 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe c ERegG-E:**

Wir regen an, § 2 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe c ERegG-E – wie im heutigen § 2 Abs. 3 Nr. 3, 2. Halbsatz ERegG – redaktionell abzusetzen. Die Vorschrift ist nicht mehr selbstständiger Teil einer Aufzählung. Sie bezieht sich gleichermaßen auf § 2 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe a und Buchstabe b ERegG-E.

### **Zu § 2 Abs. 3 Nr. 4 ERegG-E:**

Unter Hinweis auf die übliche Diktion in AEG und ERegG regen wir an, die Wörter „nicht bundeseigenen“ durch das Wort „nichtbundeseigenen“ zu ersetzen.

### **Zu § 2 Abs. 5 Satz 2 ERegG-E:**

Die Feststellung der strategischen Bedeutung eines Schienennetzes anhand der Existenz eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Durchführung von Schienenpersonennahverkehr lehnen wir, wie auch schon beizeiten gegenüber der Bundesnetzagentur kommuniziert, ab. Es handelt sich um ein untaugliches Kriterium. Als sachgerechtes Kriterium zur Beurteilung der strategischen Bedeutung sähen wir die Nachfrage an. Nur ein Netz, welches auf Interesse bei einer nennenswerten Anzahl von Nutzern stößt, bedarf der Regulierung. Wir regen daher an, wie folgt zu formulieren:

„Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn die Betriebsleistung des Netzes 700.000 Trassenkilometer im Jahr nicht übersteigt oder das Netz von weniger als zehn Zugangsberechtigten regelmäßig genutzt wird.“

### **Zu § 2 Abs. 6 ERegG-E:**

Wir regen eine sprachliche Angleichung von § 2 Abs. 6 ERegG-E und § 2a Abs. 6 ERegG-E an.

Wir regen an, die Wörter „gelegentlich“ durch das Wort „liegen“ zu ersetzen.

### **Zu § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 1. Halbsatz ERegG-E:**

Wir regen an, die Wörter „im Sinne des § 2 Absatz 3 Nummer 2“ zu streichen. Sie haben keinen eigenständigen materiellen Regelungsgehalt.

Aus Sicht eines Zugangsberechtigten fragen wir an, warum die §§ 18 und 23 Abs. 2 ERegG nicht anzuwenden sein sollen. Auf Netzen im Sinne des § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 1. Halbsatz Buchstaben a und b ERegG-E ist denkbar, dass – abweichend vom praktischen Regelfall – auch mehrere Zugangsberechtigte das Netz nutzen.

Wir regen an, zu prüfen, ob die Angabe „§§ 24 bis 30“ hier möglicherweise gestrichen werden kann. Die genannten Unternehmen dürften sämtlich von § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ERegG-E erfasst werden.

### **Zu § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ERegG-E:**

Um klarzustellen, dass die Wörter „betreiben; im Fall des Buchstaben c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird.“ sich allein auf § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ERegG-E beziehen, sollten sie redaktionell eingerückt werden.

### **Zu § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ERegG-E:**

Wir begrüßen, dass für Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz von höchstens 1000 Kilometern Länge betreiben, die Vorschriften über die Anreizsetzung nicht angewendet werden sollen.

### **Zu § 2a Abs. 1 Satz 2 ERegG-E:**

Wir regen an, zu prüfen, ob die Vorschrift nicht unmittelbar bei § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ERegG-E verortet werden könnte. Jedenfalls sollte der Satz – er gehört nicht mehr zu § 2a Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ERegG-E – linksbündig abgesetzt werden.

### **Zu § 2a Abs. 2 ERegG-E:**

Aus Gründen äußerster Vorsicht regen wir an, die Wörter „für deren eigene Zwecke“ durch die Wörter „im Rahmen ihrer Zweckbestimmung“ zu ersetzen. Mit der jetzigen Formulierung könnten Besuche befreundeter kulturhistorischer Eisenbahnen möglicherweise bedenklich erscheinen. Die hier vorgeschlagene Änderung dürfte bei verständiger Würdigung des Wortlauts des Artikel 2 Abs. 1 Unterabsatz 2 DVO (EU) 2017/2177 – der sich nur auf Betreiber von Serviceeinrichtungen und nicht wie hier auf Betreiber der Schienenwege bezieht – unbedenklich sein. Eine Änderung des bisherigen Regelungsumfangs soll ausweislich der Begründung (Seite 100) nicht erfolgen. Der bisherige § 2 Abs. 6a ERegG stellt ebenfalls nur darauf ab, ob Betreiber der Schienenwege die Schienenwege ausschließlich „zu dem Zweck musealer Nutzung“ – und nicht: für „eigene Zwecke“ – betreiben.

### **Zu § 2a Abs. 3 Satz 1 ERegG-E:**

Aus Sicht eines Zugangsberechtigten fragen wir an, warum die §§ 18 und 23 Abs. 2 ERegG nicht anzuwenden sein soll. Auf Netzen im Sinne des § 2a Abs. 3 Satz 1 ERegG-E ist denkbar, dass – abweichend vom praktischen Regelfall – auch mehrere Zugangsberechtigte das Netz nutzen.

Wir regen an, das Wort „die“ vor der Angabe „§§ 24 bis 30“ zu streichen.

### **Zu § 2a Abs. 6 ERegG-E:**

Wir regen eine sprachliche Angleichung von § 2 Abs. 6 ERegG-E und § 2a Abs. 6 ERegG-E an.

### **Zu § 2b Abs. 3 ERegG-E:**

Aus Gründen äußerster Vorsicht regen wir an, die Wörter „für eigene Zwecke“ durch die Wörter „im Rahmen ihrer Zweckbestimmung“ zu ersetzen. Mit der jetzigen Formulierung könnten Besuche befreundeter kulturhistorischer Eisenbahnen möglicherweise bedenklich erscheinen. Die hier vorgeschlagene Änderung dürfte bei verständiger Würdigung des Wortlauts des Artikel 2 Abs. 1 Unterabsatz 2 DVO (EU) 2017/2177 vertretbar sein. Eine Änderung des bisherigen Regelungsumfangs soll ausweislich der Begründung (Seite 101) nicht erfolgen. Der bisherige § 2 Abs. 6 ERegG stellt ebenfalls nur darauf ab, ob Betreiber einer Serviceeinrichtung die Serviceeinrichtung ausschließlich „zu dem Zweck musealer Nutzung“ – und nicht: für „eigene Zwecke“ – betreiben.

### **Zu § 9 ERegG-E:**

Wir regen an, im Änderungsbefehl das Wort „Absatz“ zu streichen.

### **Zu § 13 Abs. 5 ERegG-E:**

Wir regen an, die Angabe „den §§ 13“ zu streichen. Der Verweis erfolgt innerhalb des § 13 ERegG-E.

Wir regen an, das Zeichen „§“ vor der Zahl „21“ durch die Zeichen „§§“ zu ersetzen und das Zeichen „§“ vor der Zahl „34“ zu streichen.

Wir regen an, die Angabe „§ 34 Absatz 2,“ zu streichen. § 34 Abs. 2 ERegG fordert keine Bedingungen, die in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen enthalten sein müssten. Geregelt wird die Pflicht zur Information der Regulierungsbehörde und zum Nachweis der auf Basis der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ordnungsgemäß erfolgten Erhebung von Entgelten gegenüber dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

#### **Zu § 17 ERegG-E:**

Wir regen an, im Änderungsbefehl das Wort „In“ zu streichen.

#### **Zu § 17 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe j ERegG-E:**

Gegenstand der Marktüberwachung soll künftig auch die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor insbesondere in Bezug auf die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen sein. „Es werden regelmäßige Abfragen in größerer Detailtiefe geplant. Es ist zu erwarten, dass insbesondere für diese Abfragen zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Unternehmen anfallen wird“ (Begründung Seite 49).

Der Gesetzgeber geht grundsätzlich von einer jährlichen Datenerhebung im Rahmen der turnusmäßigen Markterhebung der Bundesnetzagentur aus. Zudem erfolge in größeren Abständen eine detaillierte Untersuchung der Märkte (Begründung Seite 71).

Die Erforderlichkeit der neuen Vorschrift wird mit der Einführung des § 2 ERegG-E und der Streichung der §§ 63 bis 65 ERegG begründet. Es handele sich um die Einholung notwendiger Informationen für die Beurteilung der Marktsituation im Befreiungsverfahren (Begründung Seite 105).

Bereits heute beanspruchen die aus Sicht der Eisenbahnen opulenten Marktuntersuchungen der Bundesnetzagentur erhebliche Ressourcen bei den Unternehmen, die hierdurch bei der Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgaben – dem Betreiben von Eisenbahninfrastruktur und dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen – durchaus beeinträchtigt werden. Die Bearbeitung der umfangreichen Erhebungsbögen sei nach wie vor nur mit hohem Aufwand möglich. Unsere Mitgliedsunternehmen kritisieren dies immer wieder. Beispielsweise würden auch von integrierten Unternehmen Daten wie Bilanzen, GuV u. ä. abgefragt, die dort in der von der Bundesnetzagentur gewünschten Form nicht vorlägen und auch nur mühsam aufbereitet werden könnten. Eine Vereinfachung und Verschlankung der Marktbeobachtung sei wünschenswert.

Unmittelbar nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes am 2. September 2016 begann die Bundesnetzagentur mit ihrer Marktanalyse „Wartungseinrichtungen“. Die Marktanalyse endete im April 2020. Erstellt wurden innerhalb einer gut dreijährigen Bearbeitungsdauer zwei Berichte mit einem Gesamtumfang von mehr als 400 Seiten. Der – nur für Wartungseinrichtungen – betriebene Aufwand war mithin auf Seiten der Bundesnetzagentur erheblich. Vergleichbare Analysen soll die Bundesnetzagentur, folgt man der Intention des Gesetzgebers, jetzt zur Einordnung aller Serviceeinrichtungen in das Marktgefüge vorzunehmen haben.

Die Begründung für den jetzt zusätzlich auf Seiten der Bundesnetzagentur und der Unternehmen generierten Aufwand – die Daten seien für die Beurteilung von Ausnahme- und Befreiungstatbeständen erforderlich – ist nur mäßig überzeugend. Seit mehr als vier Jahren belegt die Praxis der Bundesnetzagentur, dass Ausnahme- und Befreiungstatbestände für Betreiber von Serviceeinrichtungen auch ohne umfassende Marktanalysen sachgerecht handhabbar sind. Die jetzt neu strukturierten Ausnahme- und Befreiungstatbestände haben sich in Bezug auf ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nicht wesentlich geändert. Hierfür wäre also eine Marktüberwachung nicht dringend geboten.

Aus Sicht der Unternehmen wäre es wünschenswert, dass der Gesetzgeber ihnen keine neuen Mitwirkungspflichten auferlegt, sondern den aus der Marktüberwachung resultierenden Aufwand minimiert.

### **Zu § 19 Abs. 6 Sätze 1 und 2 ERegG-E:**

Wir begrüßen die Ergänzung des § 19 ERegG durch einen neuen Absatz 6. Danach gelten bei Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Absätze 2 und 5 des § 19 ERegG insoweit nicht, als ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 ERegG darstellen würde. Ziele der Regulierung sind unter anderem:

- die Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen und die Unterstützung von Innovationen
- die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes und
- die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur.

§ 19 Abs. 6 ERegG-E soll allerdings auf Fälle einer besonderen Eilbedürftigkeit eingegrenzt werden. Nach dem Verständnis des Gesetzgebers ist von einer solchen Eilbedürftigkeit namentlich bei der erstmaligen Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie bei unvollständigen oder fehlerhaften Inhalten auszugehen. Eine besondere Eilbedürftigkeit wird auch bei behördlichen Entscheidungen wie beispielsweise einem Verwaltungsakt des Eisenbahn-Bundesamtes im Hinblick auf sofort umzusetzende Sicherheitsmaßnahmen bejaht (Begründung Seite 106).

Unberücksichtigt bleibt namentlich die unternehmensübergreifende Weiterentwicklung und Aktualisierung des betrieblich-technischen Regelwerks als Bestandteil von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch den Sektor, im Regelfall unter Federführung eines Verbandes. Änderungen des betrieblich-technischen Regelwerks erfolgen in langjährig geübter Praxis unterjährig und gegebenenfalls unabhängig vom Zeitplan des Zuweisungsverfahrens. Voran geht jeweils eine umfassende Abstimmung innerhalb des Sektors unter Beteiligung der Zugangsberechtigten, der Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder sowie der Regulierungsbehörde.

Für die unterjährige Einführung solchermaßen erfolgter Aktualisierungen des betrieblich-technischen Regelwerks hatte die Bundesnetzagentur gemeinsam mit dem VDV einen Modus gefunden. Durch eine entsprechende Anpassung des § 19 Abs. 6 ERegG-E könnte dieser Modus weiter abgesichert werden. In ihrer jetzigen Fassung würde die Vorschrift zu einem Rückschritt führen.

Konkret halten wir es für erforderlich, in § 19 Abs. 6 Satz 2 ERegG-E die Wörter „In Fällen einer besonderen Eilbedürftigkeit“ durch die Wörter „In diesen Fällen



\_\_\_\_\_“ zu ersetzen und die Begründung um Ausführungen zur Eilbedürftigkeit als allein berücksichtigungsfähigen Aspekt zu bereinigen. Zusätzlich halten wir es im Interesse einer sachgerechten Anwendung des Gesetzes für erforderlich, in der Begründung als Regelbeispiel explizit auch im Sektor abgestimmte Aktualisierungen des betrieblich-technischen Regelwerks wie vorstehend beschrieben anzusprechen. Den eingangs zitierten Zielen der Regulierung dürfte damit gedient sein.

In diesem Zusammenhang sollte auch die Erforderlichkeit der Anhörung von Zugangsberechtigten (§ 19 Abs. 2 Satz 3 ERegG) für Fälle überdacht werden, in denen ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen sich lediglich unternehmensübergreifend bereitgestellte und zur Anwendung empfohlene Vorschriften und Regelwerke zu eigen macht. Dies betrifft beispielsweise mit der Regulierungsbehörde bereits abgestimmte Muster-Nutzungsbedingungen. Dies betrifft vor allem aber auch die soeben bereits angesprochenen, von Fachgremien erarbeiteten betrieblich-technischen Regelwerke. Im letztgenannten Falle haben der Üblichkeit entsprechend alle potenziell Betroffenen – die Eisenbahnaufsichtsbehörden eingeschlossen – bereits im Rahmen eines sogenannten Gelbdruckverfahrens die Möglichkeit der Stellungnahme gehabt. Die Annahme, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen könnte nachfolgend aufgrund einer etwaigen Stellungnahme eines Zugangsberechtigten gemäß § 19 Abs. 2 Satz 3 ERegG die von Fachgremien erstellten, zur Anwendung empfohlenen und mit der Regulierungsbehörde bereits abgestimmten Nutzungsbedingungen oder betrieblich-technischen Regelwerke für seinen Bereich abändern, hielten wir für lebensfremd. Das Anhörungsverfahren nach § 19 Abs. 2 Satz 3 ERegG ist insoweit funktionslos.

In gleicher Weise regen wir an, insoweit die besonderen Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG und die der Regulierungsbehörde insoweit eingeräumte (sechswöchige) Reaktionszeit nach § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG auf den Prüfstand zu stellen. Namentlich in Bezug auf bereits mit der Bundesnetzagentur abgestimmte Muster-Nutzungsbedingungen oder betrieblich-technische Regelwerke hielten wir das Verfahren für fragwürdig bzw. entbehrlich.

#### **Zu § 19 Abs. 6 Sätze 7 und 8 ERegG-E:**

Wir machen darauf aufmerksam, dass § 19 Abs. 6 Sätze 7 und 8 ERegG-E aus Sicht der Zugangsberechtigten unbefriedigend sind. Sie erfahren nicht, ob und wann der Betreiber der Schienenwege die Regulierungsbehörde über geänderte bzw. neu gefasste Schienennetz-Nutzungsbedingungen informiert hat. Von einer Ablehnung durch die Regulierungsbehörde erfahren sie ebenso wenig. Erst recht können sie nicht erkennen, ob und zu welchem Zeitpunkt Schienennetz-Nutzungsbedingungen automatisch außer Kraft getreten sind. Das Verhältnis zu § 21 ERegG, der nach § 19 Abs. 6 Satz 9 ERegG-E unberührt bleibt, ist unklar. Es stellt sich die Frage, ob eine Vereinbarung zur Betriebssicherheit hinfällig wird, wenn Schienennetz-Nutzungsbedingungen sicherheitsrelevante Regelungen enthalten, deren Rechtswirkung dann aber entfällt. Nach § 21 Abs. 1 Satz 3 ERegG dürfen Rechte an Zugtrassen oder an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung zur Betriebssicherheit nicht besteht.

#### **Zu § 31a Abs. 1 ERegG-E:**

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket soll in Euro je Nutzungsfall auszuweisen sein. In Bezug auf Betreiber der Personenbahnsteige mag der Nutzungsfall ein sachgerechtes Kriterium sein. Bei Laderampen hingegen ist die Nutzung

komplexer. So kann sich die Dauer der Inanspruchnahme von Laderampen in Abhängigkeit von Ladegut, Menge, Nutzungsart und sonstigen logistischen Rahmenbedingungen erheblich unterscheiden. Es sollten daher für Betreiber der Laderampen flexiblere Entgeltbemessungsgrundlagen vorgesehen werden (z. B. Nutzungsdauer).

#### **Zu § 31a Abs. 2 ERegG-E:**

Wir fragen an, aus welchem Grund die Entgelte eines Betreibers der Laderampen für die Erbringung des Mindestzugangspakets von der Regulierungsbehörde zu genehmigen sein sollen.

#### **Zu § 32 Abs. 1 ERegG:**

Wir regen eine Klarstellung zu § 32 Abs. 1 ERegG an. Nach dieser Vorschrift dürfen die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nr. 2 ERegG und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

Namentlich in See- und Binnenhäfen besteht der größte Kostenanteil aus Fixkosten, die sich schwerlich der Erbringung und Abrechnung einer bestimmten Leistung zuordnen lassen. Insoweit sollte klargestellt werden, dass kein Kostenbezug zu jeder einzelnen Entgeltkomponente gefordert ist, sondern es lediglich eines Nachweises der Gesamtkosten bedarf.

#### **Zu § 35 Abs. 2 letzter Satz ERegG:**

Nach § 35 Abs. 2 letzter Satz ERegG müssen Informationen, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können, aufbewahrt und der Regulierungsbehörde auf Anfrage übermittelt werden, damit diese sie der Europäischen Kommission auf deren Anfrage hin zur Verfügung stellt. Wir regen an, die Dauer der Aufbewahrungspflicht zu definieren.

#### **Zu § 35 Abs. 6 ERegG-E:**

Wir fragen an, warum „die bewährten Regelungen ... des Telekommunikationsgesetzes“ (Begründung Seite 108) übernommen werden sollen. Der Telekommunikationssektor unterscheidet sich sowohl in der Sache als auch in der Ausgestaltung der Regulierung teils deutlich vom Eisenbahnmarkt. Unter anderem wird der Telekommunikationssektor asymmetrisch reguliert. Die in der Begründung (Seite 108) herangezogene Vorbildregelung des § 35 Abs. 5 TKG adressiert „Unternehmen mit beträchtlicher Marktmacht.“ Die Adaption einzelner Regelungen aus dem Telekommunikationssektor halten wir für nicht sachgerecht.

#### **Zu § 45 Abs. 1 Satz 3 ERegG-E:**

Soweit die Ermittlung der Entgelte nicht den gesetzlichen Anforderungen genügt, soll die Regulierungsbehörde die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen können. Wir regen an, die Vorschrift zu streichen.

Die Ermittlung von Entgelten und die Ausschöpfung etwaiger Ermessensspielräume dabei ist eine ureigene und elementare unternehmerische Aufgabe. Gelangt die Bundesnetzagentur im Einzelfall zu der Einschätzung, dass Entgelte

nicht rechtskonform ermittelt wurden, kann sie dem Betreiber der Schienenwege aufgeben, den Mangel unter Beachtung ihrer Rechtsauffassung zu heilen. Ihr stehen dafür Mittel des Verwaltungszwangs zur Verfügung. Dass eine Behörde zur Ersatzvornahme berechtigt wäre, mag im Bereich der Gefahrenabwehr legitim sein. Hier jedoch wäre eine solche Ersatzvornahme ein Eingriff in die unternehmerische Freiheit. Soweit ersichtlich, existieren diesbezüglich keine europarechtlichen Vorgaben, die 1:1 umzusetzen wären.

#### **Zu § 47 Abs. 10 ERegG-E:**

„Dass auch aneinander angrenzende Betreiber der Personenbahnsteige, Betreiber der Laderampen und Betreiber der Schienenwege einander ihre aufgestellten Nutzungsbedingungen zur Verfügung stellen“ (Begründung Seite 111), ist ein Novum. Bislang hat lediglich der Betreiber einer Serviceeinrichtung (einseitig) die Nutzungsbedingungen für die von ihm betriebene Serviceeinrichtung dem Betreiber der Schienenwege, an dessen Netz sie angeschlossen sind (richtig: ist), über seine Internetseite zur Verfügung zu stellen (§ 19 Abs. 4 Satz 1 ERegG). Dies ist erforderlich, weil die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Betreibers der Schienenwege auf eine Internetseite verweisen müssen, auf der die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden (§ 19 Abs. 3 Satz 1 ERegG). Dass ein Betreiber der Schienenwege umgekehrt den Betreiber einer Serviceeinrichtung über seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu unterrichten hätte, ist bislang nicht vorgesehen.

Ein Zweck für § 47 Abs. 10 ERegG-E ist nicht ersichtlich. Insbesondere müssen Betreiber der Schienenwege nicht auf die Nutzungsbedingungen der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen verweisen. Es handelt sich künftig nicht mehr um Serviceeinrichtungen. Im Übrigen sind Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und für jedermann einsehbar, so dass es einer besonderen Unterrichtung über aufgestellte Nutzungsbedingungen nicht bedarf. Wir regen daher an, die Vorschrift zu streichen.

Hilfsweise regen wir an, die Vorschrift nach dem Vorbild des § 19 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 ERegG auszugestalten und dort zu verorten. Bei der Gelegenheit merken wir an, dass die gegenwärtige Diktion („deren Netze angrenzen“) impliziert, dass auch, wer eine Laderampe betreibt, ein Netz betreibt.

#### **Zu Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe e:**

Eine undifferenzierte Ersetzung der Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ im gesamten § 47 ERegG halten wir für verfehlt. § 47 ERegG behandelt ganz vordringlich die nationale und internationale Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen. Angesprochen sind in erster Linie die Betreiber der Schienenwege. Nach der künftigen Fassung wären auch Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen vollumfänglich in die Zusammenarbeit betreffend Zugtrassen einzubeziehen. Der Nutzen erschließt sich uns nicht. In der Vergangenheit war eine Einbindung der Betreiber von Serviceeinrichtungen nach § 47 Abs. 9 ERegG ausreichend. Gegebenenfalls könnte man Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen dort verorten.

### Zu § 48 Abs. 1 Satz 2 ERegG-E:

Wir regen an, den Änderungsbefehl um die Wörter „veröffentlicht werden“ zu bereinigen.

### Zu § 49 ERegG-E:

Wir verweisen auf die als **-Anlage-** nochmals beigefügte gemeinsame Verbändestellungnahme vom 14.12.2020 zum Regelungsbereich „Deutschlandtakt“.

### Zu § 49a Abs. 4 ERegG-E:

Nach § 49a Abs. 4 ERegG-E kann die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen nach § 49 Abs. 6 ERegG „durch die Zugangsberechtigten“ beantragt werden. Ausweislich der Begründung (Seite 114) kann die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen – wie bisher – „gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen“ erfolgen. Wir fragen an, ob § 49a Abs. 4 ERegG-E als Einschränkung des Kreises der Antragsberechtigten auf Zugangsberechtigte zu verstehen sein soll oder als Klarstellung, dass neben dem Betreiber der Schienenwege auch Zugangsberechtigte antragsberechtigt sind.

§ 49 Abs. 6 ERegG enthält in Bezug auf den Antragsteller keine Einschränkungen. Antragsteller können also der Betreiber der Schienenwege und jeder Zugangsberechtigte sein. Im Übrigen hat auch die Genehmigung einer längeren Laufzeit nicht nur gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern naturgemäß gegenüber beiden Vertragspartnern zu erfolgen.

### Zu § 52a ERegG-E:

Wir begrüßen die Absicht des Gesetzgebers, die Einbindung des zukünftigen Deutschlandtaktes in das Regulierungsrecht vorzubereiten. Die Umsetzung des Deutschlandtaktes stellt alle Beteiligten vor nicht unerhebliche Herausforderungen. Umso wichtiger ist es daher, bereits heute tätig zu werden.

Die vorgeschlagenen Regelungen, einschließlich der Änderungen zu eventuellen Rahmenverträgen, sind jedoch keineswegs hinreichend, um die damit verknüpften Erwartungen und Anforderungen zu erfüllen. Sowohl in sachlicher als auch in formaler Hinsicht werden wesentliche Regelungsbedarfe ausgespart oder nicht hinreichend präzisiert. Insofern sehen wir deutlichen Nachbesserungsbedarf, der einer intensiveren Erörterung bedürfte, als es die Terminkette zum vorliegenden Gesetzentwurf – von einer ordnungsgemäßen Länder- und Verbändeanhörung kann nicht die Rede sein – auch nur ansatzweise erlaubte. Zur Detailkritik verweisen wir auf die als **-Anlage-** nochmals beigefügte gemeinsame Verbändestellungnahme vom 14.12.2020 zum Regelungsbereich „Deutschlandtakt“.

Mit Einführung einer „Experimentierklausel“ zur Realisierung von Pilotprojekten zur Erprobung neuer Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts soll die Chance eröffnet werden, alternative Verfahren zu testen. Grundsätzlich werten wir diese Idee positiv. Voraussetzung ist jedoch, dass sich alle Verkehrsarten wiederfinden. Insofern sehen wir die vorgesehene Verordnungsermächtigung für den Bund kritisch, zumal unklar ist, ob, wann und mit welchen konkreten Parametern der Bund diese Aufgabe annehmen wird. Dass eine Verordnung, die aller Wahrscheinlichkeit nach direkte Wirkung auf bestellte Nahverkehre haben wird, ohne Zustimmung der Länder erlassen werden soll, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Für weitergehende Ausführungen verweisen wir auf die als **-Anlage-** nochmals beigefügte gemeinsame Verbändestellungnahme vom 14.12.2020 zum Regelungsbereich „Deutschlandtakt“.

### **Zu § 63 ERegG:**

Kapitel 4 ERegG betreffend Wartungseinrichtungen und damit auch § 63 ERegG sollen aufgehoben werden. Wir regen an, zu prüfen, ob hier nicht besser eine differenzierte Regelung Platz greifen sollte:

Die Bundesnetzagentur hat in ihrem Bericht über die Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen (BT-Drs. 19/19100, siehe dort Seite 7) festgestellt, dass nur in zwei von 15 Märkten für Wartungseinrichtungen von fehlendem Wettbewerb auszugehen ist. Hier wäre eine vollumfängliche Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes gerechtfertigt. In sechs Märkten für Wartungseinrichtungen herrscht stabiler Wettbewerb. Hier wäre eine vollumfängliche Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes unnötig. In sieben Märkten für Wartungseinrichtungen sei von moderatem Wettbewerb auszugehen. Hier wäre eine vollumfängliche Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes zumindest fragwürdig.

Aus dem Kreise unserer Mitgliedsunternehmen hat uns seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht ein einziges Mal Kritik daran erreicht, dass § 63 ERegG Ausnahmen vom Anwendungsbereich bzw. von bestimmten Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes für Betreiber einer Wartungseinrichtung zulässt. Erst recht haben unsere Mitgliedsunternehmen bis dato nicht das Petitum an uns herangetragen, für eine stärkere Regulierung von Wartungseinrichtungen ab dem 01.01.2021 Sorge zu tragen. Wir schlussfolgern daraus, dass die Beteiligten sich mit dem gegenwärtigen Rechtsregime gut arrangiert haben und sich in der Praxis durchaus zu einigen verstehen.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, Wartungseinrichtungen in Märkten mit stabilem und moderatem Wettbewerb – soweit die DVO (EU) 2017/2177 dies zulässt – weiterhin von regulierungsrechtlichen Vorgaben auszunehmen. Dies betrifft namentlich die Anwendung des § 32 ERegG (Ermittlung der Entgelte).

In diesem Zusammenhang geben wir zu bedenken, dass eine stärkere Regulierung von Wartungseinrichtungen als heute den dortigen administrativen Aufwand und damit auch die – auf die Nutzer umzulegenden – Kosten erhöhen würde. Den Zielen der Regulierung (§ 3 ERegG) dürfte damit nicht gedient sein.

### **Zu § 73 Abs. 4 ERegG-E:**

Weitergehend sollte auch die Möglichkeit in Erwägung gezogen werden, die Unterrichtungspflichten (§ 72 ERegG) solcher Unternehmen, die nach §§ 2 bis 2b ERegG-E ausgenommen oder befreit sind, kraft Gesetzes zu minimieren. Ist nach §§ 2 bis 2b ERegG-E von einem Unternehmen insgesamt keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten, wird auch von einer einzelnen Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung im Sinne des § 72 ERegG keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs ausgehen. Eine – gegebenenfalls anlassbezogene (Beschwerde) – ex post-Prüfung durch die Bundesnetzagentur bliebe hiervon unberührt.

### **Zu § 77a Abs. 2 ERegG-E:**

Ausweislich der Begründung (Seite 122) enthält § 77a Abs. 2 ERegG-E Vorschriften zum Vorverfahren, die bisher in § 68 Abs. 4 ERegG geregelt waren. Nach unserem Verständnis geht § 77a Abs. 2 ERegG-E über § 68 Abs. 4 Satz 2 ERegG hinaus. Danach findet ein Vorverfahren nur in den Fällen nicht statt, „in denen die Regulierungsbehörde durch eine Beschlusskammer entscheidet“, wohingegen § 77a Abs. 2 ERegG-E für sämtliche Entscheidungen der Regulierungsbehörde das Vorverfahren entfallen lässt (außer in den Gebührenverfahren nach § 69 ERegG). Mit Blick auf den erweiterten § 77 Abs. 1 Satz 2 ERegG-E regen wir an, § 77a Abs. 2 ERegG-E wie folgt zu fassen:

„Gegen Entscheidungen einer Beschlusskammer der Regulierungsbehörde findet außer in den Gebührenverfahren nach § 69 ein Vorverfahren nicht statt.“

### **Zu § 77a Abs. 3 ERegG-E:**

Mit § 77a Abs. 3 ERegG-E soll im Wesentlichen der derzeit dreistufige Instanzenzug durch den Entfall der Berufung gegen verwaltungsgerichtliche Urteile auf zwei Instanzen beschränkt werden. Wir wollen nicht verkennen, dass damit ein Zeitgewinn einhergeht und auch der Harmonisierungsfunktion der Mittelinstanz hier keine große Bedeutung zukommt. Aus zwei Gründen sprechen wir uns gleichwohl gegen § 77a Abs. 3 ERegG-E aus:

- Aus Sicht der Unternehmen führt § 77a ERegG-E zu einer nachteiligen Verkürzung des Rechtsweges. Gerade entscheidungsrelevante Tatsachen können sowohl in Zugangsangelegenheiten als auch im Rahmen der Entgeltregulierung überaus komplex sein. Hier hat eine zweite Tatsacheninstanz durchaus ihre Berechtigung.
- Das Eisenbahnregulierungsgesetz – für alle Beteiligte Neuland – hat in den vergangenen Jahren zu einer verhältnismäßig hohen Anzahl an Rechtsstreitigkeiten geführt. Viele Verfahren sind noch anhängig. Daraus kann geschlossen werden, dass sich noch (lange) kein gefestigtes und gemeinsames Verständnis der teils schwer nachvollziehbaren Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes und seiner europarechtlichen Bezüge entwickelt hat. Bislang ganz wesentlich zum Rechtsverständnis beigetragen hat nach unseren Beobachtungen die stete Auseinandersetzung der höchstrichterlichen Rechtsprechung mit den Sichtweisen, Auslegungen und Argumenten der Mittelinstanz. Die Mittelinstanz hat die Diskussion durchweg befruchtet und die intellektuell herausfordernde Einordnung des nationalen Rechts in den europäischen Kontext nachhaltig gefördert. Die Abwägungen der Oberinstanz konnten so auf eine deutlich breitere Basis gestellt werden. Nach unserer Einschätzung würde die Fortentwicklung eines gemeinsamen Rechtsverständnisses spürbar leiden, wenn auf die Erkenntnisquelle Mittelinstanz jetzt ohne Not verzichtet würde. Dies umso mehr, als die Mittelinstanz sich zwischenzeitlich ein gerütteltes Maß an Sachverstand angeeignet hat. Ein etwaiger prozessualer Zeitgewinn könnte diesen Verlust nicht aufwiegen (zumal ohnehin nicht alle Prozesse über drei Instanzen geführt werden). Das Eisenbahnregulierungsrecht verfügt noch über genügend dunkle Räume, die gründlich ausgeleuchtet werden müssen.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, einstweilen auf § 77a Abs. 3 ERegG-E zu verzichten und die Vorschrift zu streichen. Über eine Verkürzung des Instanzenzuges sollte zu einem späteren Zeitpunkt erneut nachgedacht werden, frühestens jedoch zehn Jahre nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

## **Zu § 81 ERegG-E:**

§ 81 ERegG-E lehnen wir entschieden ab.

Zahlreiche Obliegenheiten der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen sowie ihrer Mitarbeiter\*innen werden mit Bußgeldtatbeständen versehen, ohne dabei zu vergessen, dass im Bußgeldbescheid festgesetzte Geldbußen gegen juristische Personen und Personenvereinigungen zu verzinsen sind, wobei die Verzinsung vier Wochen nach Zustellung des Bußgeldbescheides beginnt. Von der Angemessenheit, vor allem aber von der Verhältnismäßigkeit einer solch opulenten Bußgeldvorschrift sind wir nicht überzeugt.

Bußgeldtatbestände sind dann – und nur dann (!) – erforderlich und angebracht, wenn (ernsthaft zu besorgen steht, dass) gegen Rechtsvorschriften wiederholt oder schwerwiegend verstoßen wird. Dies wäre für jeden Lebenssachverhalt gesondert zu eruieren und in der Begründung mit Fakten zu belegen. Die bloße Möglichkeit devianten Verhaltens hingegen taugt ebenso wenig als Legitimation, wie der pauschale Verweis darauf, „dass sowohl im Telekommunikationsgesetz als auch im Energiewirtschaftsgesetz umfangreiche Bußgeldkataloge enthalten sind“ (Begründung Seite 124).

Selbst die bekanntermaßen recht detailfreudigen Richtlinien und delegierten Rechtsakte der europäischen Gesetzgebungsorgane sehen aus guten Gründen keine Geldbußen zur Sanktionierung eventueller Verfehlungen eines Unternehmens oder seiner Mitarbeiter\*innen vor. Ein einzelner Mitgliedstaat sollte hier nach unserem Dafürhalten nicht ausscheren. Dies gilt insbesondere für Deutschland, wo man sich auch sonst der konsequenten 1:1-Umsetzung europäischen Rechts verschrieben hat.

Gegen vereinzelte Bußgeldtatbestände wäre nicht unbedingt etwas einzuwenden. Mit dem jetzigen § 81 ERegG-E allerdings wäre eine Außendarstellung in der Öffentlichkeit und in den übrigen Mitgliedstaaten verbunden, die im Sinne des Satzes: „Die Eisenbahnen in Deutschland pflegen sich nicht an Recht und Gesetz zu halten und müssen deshalb umfassend diszipliniert werden.“ interpretiert werden müsste. Ein solches Bild kann aus Sicht der Eisenbahnen in Deutschland nicht unwidersprochen hingenommen werden.

Dass die Mehrzahl der Eisenbahnen in Deutschland sich im Eigentum der öffentlichen Hand befindet, der Staat also seine eigenen Unternehmen in ein schlechtes Licht rückt, sei nur am Rande erwähnt.

## **Zu Anlage 1 ERegG-E (Überschrift):**

Wir regen an, in der Überschrift den Klammerzusatz „(zu § 1 Absatz 5)“ zu streichen. Der bisherige § 1 Abs. 5 ERegG wurde ersetzt bzw. in das Allgemeine Eisenbahngesetz überführt (§ 2 Abs. 6a AEG-E).

Nach der Ersetzung des bisherigen § 1 Abs. 5 ERegG existiert im Eisenbahnregulierungsgesetz keine Vorschrift mehr, die auf Anlage 1 ERegG verweist. Die Notwendigkeit der Anlage 1 ERegG innerhalb des Eisenbahnregulierungsgesetzes wäre damit in Frage gestellt.

## **Zu Anlage 2 Nr. 2 Satz 1 Buchstabe i ERegG-E:**

Wir regen an, das Wort „deren“ durch das Wort „dessen“ zu ersetzen.

## Zu Artikel 2 – Vorbemerkung „Begriffsbestimmungen“:

Die Begriffe „Betreiber von Eisenbahnanlagen“, „Betreiber der Schienenwege“ und „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ sind unscharf und gehen ineinander über. Aus dem Kreise unserer Mitgliedsunternehmen wurde übereinstimmend bemängelt, die Vorschriften seien schwer verständlich und verwirrend. Insbesondere gelinge keine saubere Trennung der Betreiber von Eisenbahnanlagen von dem Betreiber einer Serviceeinrichtung.

Eine trennscharfe Abgrenzung der vorbezeichneten Begriffe halten wir mit Blick auf das zum Teil unterschiedliche Regulierungsregime für unabdingbar. Insbesondere muss sichergestellt sein, dass das Rechtsregime für Betreiber einer Serviceeinrichtung in der heutigen Form erhalten bleibt und nicht ausgeweitet bzw. verschärft wird. Nachfolgend einige Hinweise dazu:

- „Durch die Änderung der Anlage 1 gilt der Grundsatz, dass alle Eisenbahnanlagen gemäß Absatz 6a in Verbindung mit Anlage 1 ERegG vom Betreiber der Schienenwege betrieben werden, nicht mehr“ (Begründung Seite 131, ebenso Seite 94). Wir erlauben uns, einen solchen Grundsatz anzuzweifeln: Zu den Eisenbahnanlagen gehören nach Anlage 1 ERegG unter anderem Grundstücke, Bahnkörper und Oberbau (wie z. B. Schienen und Schwellen). Damit ist (fast) jede Serviceeinrichtung bereits nach heutigem Recht zugleich auch Eisenbahnanlage und (fast) jeder Betreiber einer Serviceeinrichtung zugleich auch Betreiber von Eisenbahnanlagen.<sup>1</sup> Nur unterliegt der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach heutigem Recht nicht dem künftig für Betreiber von Eisenbahnanlagen vorgesehenen Regulierungsregime.
- Nach § 1 Abs. 15 ERegG ist eine Koordinierung des Verfahrens, in dessen Rahmen „der Betreiber der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung“ und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung „von Zugtrassen oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen“ zu finden. „In Absatz 15 werden die Wörter „der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ und die Wörter „in Serviceeinrichtungen“ durch die Wörter „in Eisenbahnanlagen“ ersetzt“ (Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g des Referentenentwurfs). Mit der Zusammenfassung der heutigen „Betreiber der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung“ zu einem einheitlichen „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ wird klar zum Ausdruck gebracht, dass ausnahmslos alle heutigen Betreiber einer Serviceeinrichtung künftig Betreiber von Eisenbahnanlagen sind.
- Zu den Eisenbahnanlagen gehören künftig Personenbahnsteige und Laderampen, „auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“ (Anlage 1 Nr. 2 ERegG-E). Personenbahnhöfe und Güterterminals sind Serviceeinrichtungen. Es erfolgt mithin eine Vermengung der Betreiber von Eisenbahnanlagen mit dem Betreiber einer Serviceeinrichtung.
- Soweit Laderampen den Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 ERegG „aber nur für den Fall, in dem die Laderampen, vergleichbar einem Personenbahnsteig, unmittelbar am Schienenweg gelegen sind, auf dem Kapazität beantragt wurde“ (Begründung Seite 97), zugerechnet werden sollen, findet dies im Gesetz gerade keine Stütze. Uns wäre im Übrigen – hierauf hatten wir in der Webkonferenz am 16.12.2020 bereits hingewiesen – nicht bekannt, dass Güterbahnen an Laderampen, die „unmittelbar am Hauptschienenweg gelegen sind“ (Begründung Seite 98), anzuhalten und Güterwagen zu be- oder entla-

---

<sup>1</sup> Vgl. zur Schnittmenge von Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen Maas/ter Steeg, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, Anl 1 ERegG, Rn. 7, 15.



den pflegen. Laderampen befinden sich nach unserem Kenntnisstand ausschließlich in Serviceeinrichtungen. Die Sinnhaftigkeit des § 1 Abs. 27 ERegG-E und seiner Begründung erscheint daher – bei allem Respekt – zumindest fragwürdig.

- Der Hinweis darauf, dass die Eisenbahnanlagen nur Anlagen umfassen, „sofern diese zu den Haupt- und Nebengleisen gehören“ (Anlage 1 ERegG), führt zu keinem anderen Ergebnis. Die Gleise in Serviceeinrichtungen sind jedenfalls Nebengleise, zum Teil auch Hauptgleise. Eine weitere Kategorie von Gleisen gibt es nicht.
- Soweit Nebengleise „im Sinn von Ausweich- oder Umleitungsgleisen“ (eines Betreibers der Schienenwege?) zu verstehen sein sollen (Begründung Seite 128), findet dies im Gesetz ebenfalls keine Stütze und dürfte mit § 4 Abs. 11 EBO<sup>2</sup> kaum in Übereinklang zu bringen sein.
- Ein Netz oder Schienennetz sind nach § 2 Abs. 20 AEG in seiner heutigen Fassung die gesamten Schienenwege, die von einem Betreiber der Schienenwege betrieben werden. Künftig sind ein Netz oder Schienennetz die gesamten Eisenbahnanlagen, die von (irgend-) einem Betreiber betrieben werden (§ 2 Abs. 20 AEG-E). Der Begriff „Betreiber“ ist betont offen gehalten und umfasst folglich Betreiber von Eisenbahnanlagen, Betreiber der Schienenwege und Betreiber einer Serviceeinrichtung gleichermaßen. Betreiber einer Serviceeinrichtung betreiben folglich auch Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 ERegG. Der Betreiber einer einzigen Laderampe, einer einzigen Einrichtung für die Brennstoffaufnahme oder einer einzigen Wartungseinrichtung würde nach der jetzt vorgesehenen Definition ein „Netz“ betreiben – eine Sichtweise, die nach allgemeiner Anschauung durchaus merkwürdig anmutet.

Im Rahmen bilateraler Erörterungen sowie im Rahmen der Webkonferenz am 16.12.2020 haben Sie sich dahingehend eingelassen, es sei nicht beabsichtigt, Serviceeinrichtungen unter Anlage 1 ERegG zu subsumieren. Mit Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 ERegG seien keine Eisenbahnanlagen in Serviceeinrichtungen gemeint. Serviceeinrichtungen seien separat zu betrachten.

Wenn der Gesetzgeber dies so verstanden wissen möchte, sollte er sich in Anbetracht der doch sehr deutlichen Ungereimtheiten nach unserem Dafürhalten nicht auf den Versuch beschränken, mit zweifelhaften Auslegungsbemühungen (zu den Haupt- und Nebengleisen) Unklarheiten zu relativieren. Er kann seiner Sichtweise klar und unmissverständlich Ausdruck verleihen.

Zu diesem Zweck könnte beispielsweise in Anlage 1 ERegG der einleitende Satzteil wie folgt ergänzt werden:

„Die Eisenbahnanlagen umfassen folgende Anlagen, ... ausgenommen ... private Gleisanschlüsse und Eisenbahnanlagen in Serviceeinrichtungen.

Damit wäre klargestellt, dass der Betreiber einer Serviceeinrichtung im regulierungsrechtlichen Sinne nicht Betreiber von Eisenbahnanlagen ist.

Es könnte § 2 Abs. 6a AEG-E etwa wie folgt ergänzt werden:

---

<sup>2</sup> Zum Rückgriff auf die EBO vgl. Maas/ter Steeg, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, Anl 1 ERegG, Rn. 11.

„Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgeführten Eisenbahninfrastrukturen, mit Ausnahme der Eisenbahninfrastrukturen in Serviceeinrichtungen.“

Es könnte § 2 Abs. 7 AEG-E etwa wie folgt gefasst werden:

„Betreiber von Eisenbahnanlagen ist jeder Betreiber der Schienenwege, Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen, der für den Betrieb, die Instandhaltung, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahnanlagen innerhalb eines Netzes zuständig ist.“

Besonderen Charme hätte es auch, neben dem Betreiber der Schienenwege und dem Betreiber einer Serviceeinrichtung für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen eine eigene Kategorie (etwa: „Betreiber von Zugangseinrichtungen“) einzurichten. Die bisher verwendeten Begriffsbestimmungen und das daran geknüpfte Regulierungsregime könnten damit unverändert beibehalten werden. Die sich aufdrängende Frage, was denn die von Zügen genutzten Anlagen in Serviceeinrichtungen anderes sein sollen, als Eisenbahnanlagen, würde sich nicht stellen.

Wir weisen darauf hin, dass die vorstehenden Anregungen in der Kürze der Zeit nicht auf alle Folgewirkungen geprüft werden konnten. Zu berücksichtigen wären dabei auch atypische Konstellationen. So kommt es etwa vor, dass ein nichtbundesweises Eisenbahninfrastrukturunternehmen an Strecken einer Eisenbahn des Bundes Stationen betreibt.

Eine solche Prüfung sollte mit Sorgfalt und ohne Zeitdruck erfolgen. In jedem Fall gilt es zu vermeiden, dass Betreiber einer Serviceeinrichtung künftig dem Regulierungsregime unterfallen, welches allein den Betreibern der Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen zugeordnet ist.

Schlussendlich merken wir an, dass bei allen Überlegungen die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Standorte von Serviceeinrichtungen im internationalen Vergleich bedacht werden sollte. Namentlich die deutschen Seehäfen stehen in starker Konkurrenz zum europäischen Ausland und haben deshalb ein hohes Eigeninteresse an einem funktionierenden, transparenten und diskriminierungsfreien Schienengüterverkehrsmarkt. Sie könnten jedoch durch eine kleinteiligere Regulierung als europarechtlich vorgesehen bzw. von den Regulierungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten praktiziert, im Standortwettbewerb benachteiligt werden. Negative Auswirkungen auf die hiesige Wertschöpfung und die Beschäftigungssituation wären die Folge.

#### **Zu § 11 Abs. 1 AEG:**

Ist ein Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung nicht zugleich Eigentümer des Grundstücks und der Eisenbahnanlagen, kann er Dritten „ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung“ (§ 11 Abs. 1 Satz 3 AEG) nicht ohne Weiteres unterbreiten. Er benötigt dazu sachdienliche Angaben des Eigentümers. Nach Auskunft aus dem Kreise unserer Mitgliedsunternehmen verläuft die Mitwirkung des Eigentümers zum Teil schwerfällig. Wir regen daher an, in § 11 Abs. 1 AEG eine Mitwirkungspflicht des Eigentümers zu verankern.

### **Zu § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 AEG-E:**

Wir regen an, die Wörter „eines Bahnhofs“ und „anderen“ zu streichen. Personen- und Güterbahnhöfe gehören zu den Serviceeinrichtungen (vgl. Anlage 2 Nr. 2 ERegG i. V. m. § 4 Abs. 2 und Abs. 1 EBO) und bedürfen keiner besonderen Erwähnung.

### **Zu § 11 Abs. 1 Satz 5 AEG-E:**

Wir regen an, den Änderungsbefehl wie folgt zu fassen:

„In Satz 5 werden nach den Wörtern „des Betriebes einer Serviceeinrichtung“ \_\_\_\_\_ die Wörter „\_\_\_\_\_, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe“ und nach die Wörtern „wenn die Serviceeinrichtung“ die Wörter „\_\_\_\_\_, der Personenbahnsteig oder die Laderampe“ eingefügt.

### **Zur Begründung Seite 34, vorletzter Absatz:**

Wir regen an, das Wort „Urteil“ nach den Wörtern „eines EuGH-Urteils“ zu streichen und die Wörter „in der Rechtssache (C-6210/18)“ durch die Wörter „in der Rechtssache \_C-\_210/18\_“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 94, letzter Absatz:**

Wir regen an, die Zahl „2“ durch die Zahl „1“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 95, zweite Überschrift:**

Wir regen an, die Überschrift wie folgt zu ergänzen: „Zu Buchstabe a (Absatz 1 Nummer 2 und 3)“.

### **Zur Begründung Seite 96 Absatz 3:**

Wir regen an, das Wort „Maßstäbe“ nach dem Wort „fort“ zu streichen. Zudem hätten wir Zweifel, ob „Handlungen“ von „der Eisenbahninfrastruktur“ – einer Sache – ausgehen können. Wir regen daher an, den Begriff „Handlungen“ durch den Begriff „Gefahren“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 96, letzter Absatz:**

Wir regen an, das Wort „der“ nach dem Wort „der“ zu streichen.

### **Zur Begründung Seite 97 Absatz 1:**

Wir regen an, die Angabe „Nummer 1 Buchstabe d zu § 13 Absatz 2 bis 6“ durch die Angabe „Nummer 11 Buchstaben c und d zu § 13 Absatz 2 bis 7“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 97 Absatz 2:**

Wir regen an, das Wort „anzuwenden“ durch das Wort „an\_\_wenden“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 97, drittletzter Absatz:**

Wir regen an, den Verweis auf „Anlage 2 Nummer 2c\_“ zu überprüfen. Anlage 2 Nr. 2 Satz 1 Buchstabe c ERegG betrifft weder Trassen noch die hier in Rede stehenden Personenbahnsteige, sondern Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen.

### **Zur Begründung Seite 98 Absatz 3:**

Wir regen an, in Satz 1 das Wort „Integrierter“ (Taktfahrplan) durch das Wort „Integraler“ zu ersetzen. Wir regen weiter an, Satz 2 zu überprüfen („Die Bezugnahme auf den Taktfahrplan im Rahmen verdeutlicht, ...“).

### **Zur Begründung Seite 99 Absatz 2:**

Wir regen an, das Wort „verbleiben“ durch das Wort „verbleibt“ zu ersetzen und das Wort „verwiesen.“ zu streichen.

### **Zur Begründung Seite 99 Absatz 4:**

Die Begründung erweckt den Eindruck, als seien alle Betreiber von Serviceeinrichtungen von den Entflechtungsvorschriften des § 12 ERegG befreit. Es sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass die Befreiung nach § 2 Abs. 3 Nr. 5 ERegG-E nur greift, „soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.“ Es handelt sich dabei um eine wesentliche Einschränkung.

### **Zur Begründung Seite 100, letzter Absatz:**

Wir sehen nicht, dass § 2a Abs. 5 Satz 2 ERegG-E im Vergleich zu § 2 Abs. 9 Satz 2 ERegG umformuliert worden wäre. Möglicherweise könnte die Umformulierung in § 2 Abs. 5 Satz 1 ERegG-E gemeint sein.

### **Zur Begründung Seite 101, erster Absatz:**

Dass § 2a Abs. 6 ERegG-E „die Anwendungen des § 2 Absätze 7 bis 9“ für anwendbar erklärt, ist der Vorschrift nicht zu entnehmen.

### **Zur Begründung Seite 101 Absatz 4:**

Wir regen an, das Wort „Nummer“ nach den Wörtern „Artikel 4 Absatz“ zu streichen.

### **Zur Begründung Seite 103 f.:**

Wir regen an, das Wort „Eisbahnverkehrsunternehmens“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsunternehmens“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 104, letzte Überschrift:**

Wir regen an, die Zahl „8“ durch die Zahl „7“ zu ersetzen.

### **Zur Begründung Seite 104, letzter Absatz:**

Wir regen an, die Angabe „Artikels 10“ durch die Angabe „Artikels 13 Abs. 5“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 106 Absatz 2:**

Wir regen an, den drittletzten Satz wie folgt zu formulieren:

„Die Durchführungsverordnung \_\_\_ (EU) 2017/2177 ist unmittelbar anwendbar, so dass insoweit die Vorschriften in § 19 überflüssig geworden sind.“

**Zur Begründung Seite 106 Absatz 3:**

Wir regen an, die Angabe „§ 13 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 13 Absatz 6“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 111 Absatz 4:**

Wir regen an, das Wort „sinnvoll“ nach der Angabe „Absatz 9“ zu streichen.

**Zur Begründung Seite 116, vorletzter Absatz:**

Wir regen an, die Angabe „§ 52“ durch die Angabe „§ 53“ und die Angabe „Nummer 34“ durch die Angabe „Nummer 33“ zu ersetzen.

**Zur Begründung Seite 128, vorletzter Absatz:**

Der Hinweis auf „die Begründung Nummer 53 zur Anlage 1“ ist unverständlich. Wir fragen an, wo genau die zitierte Textstelle zu finden ist.

Wir regen an, den vorletzten Satz wie folgt zu fassen:

„Ohne sie ist eine Zugfahrt entweder bereits technisch nicht möglich \_\_\_ oder kann nicht wirtschaftlich sinnvoll durchgeführt werden \_\_\_.“

**Zur Begründung Seite 131 Absatz 4:**

Wir regen an, die Angabe „§ 2 Absatz 4 ERegG“ durch die Angabe „§ 1 Absatz 4 ERegG“ zu ersetzen.

Abschließend wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die aufschlussreiche Begründung im Gegensatz zu häufig anzutreffenden Erläuterungen, die sich in der Wiederholung des Vorschriftentextes erschöpfen, ihre Bezeichnung verdient!

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr

Anlage