

## **Stellungnahme**

**Referentenentwurf eines Gesetzes zur  
Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU  
vom 14. Dezember 2016 zur Änderung  
der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der  
Öffnung des Marktes für inländische  
Schienenpersonenverkehrsdienste und  
der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur  
vom 22. Juni 2018**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## **Vorbemerkung**

Am 26. Juni 2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (RL) 2016/2370/EU in nationales Recht vorgelegt und die Verbändeanhörung eingeleitet. Der Gesetzentwurf beinhaltet u. a. Vorschriften zur Entflechtung und sieht weitere Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) sowie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vor.

## Anmerkungen zum Referenten-/Regierungsentwurf

Der BDI begrüßt das Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Frage der zutreffenden Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU rechtzeitig vor Erreichen der Umsetzungsfrist am 25. Dezember 2018 zu klären. Der Ansatz des BMVI, keine überschießende Umsetzung der Richtlinienvorgaben vorzunehmen, sondern eine „1 : 1 – Umsetzung“ anzustreben, ist richtig. Dazu sollten jedoch nicht sämtliche Richtlinienbestimmungen (im Sinne einer *formellen* „1 : 1 – Umsetzung“) Wort für Wort in deutsches Recht übernommen werden. Vielmehr ist zu prüfen, inwieweit die vor gerade knapp zwei Jahren mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) modernisierten Regelungen des deutschen Rechts die umsetzungsbedürftigen Richtlinienbestimmungen bereits abbilden. Soweit dies der Fall ist, sind die vorliegenden Richtlinienbestimmungen (im Sinne einer *materiellen* „1 : 1 – Umsetzung“) bereits umgesetzt und lösen keinen weiteren Handlungsbedarf des deutschen Gesetzgebers aus.

Die entflechtungsrechtlichen Bestimmungen der RL 2016/2370/EU sind bereits in den Vorschriften des nationalen Regulierungsrechts (ERegG) enthalten. Das ERegG ist erst kurz vor Verabschiedung der umzusetzenden Richtlinie am 2. September 2016 in Kraft getreten (BGBl. 2016 I, 2082 vom 1. September 2016) und wurde bereits im Hinblick darauf erarbeitet. Handlungsbedarf besteht im Wesentlichen im Hinblick auf die Zulässigkeit einer Gewinnabführung durch den Betreiber der Schienenwege an die Obergesellschaft eines vertikal integrierten Konzerns, solange sichergestellt ist, dass diese als Dividende an den Endeigentümer weitergereicht („Durchschüttung“) und von dort wieder in die Schienenwege investiert wird (Finanzierungskreiskauf Schiene). Der BDI plädiert für eine in dieser Fallkonstellation ausnahmsweise zulässige Regelung im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages wie der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB. Demnach darf die DB Netz AG als Betreiberin der Schienenwege einen etwaigen Gewinn an die DB als Konzernobergesellschaft abführen, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechende Summe über den Bund als Endeigentümer anschließend wieder in die Infrastruktur der Betreiberin der Schienenwege investiert wird. Der im Referentenentwurf vorgeschlagenen Anpassung des ERegG bedarf es nicht. Im Übrigen enthält der vorliegende Regelungsvorschlag noch einige ggf. zu Fehlinterpretationen führende begriffliche Unschärfen und lässt den wichtigen Aspekt der Reinvestition der an den Bund abgeführten Dividende in die Infrastruktur vermissen.

Da das ERegG in seiner aktuellen Form bereits richtlinienkonform ausgelegt werden kann, ist die vorgeschlagene umfassende Überarbeitung überschießend. Sie erzeugt unnötigen Bürokratie- und Kostenaufwand. Es besteht zudem die Gefahr, dass der Referentenentwurf kaum zwei Jahre nach Inkrafttreten des ERegG und nach zwei Anläufen bis zur Verabschiedung des

Gesetzes erneut zu einer Grundsatzdebatte über die Inhalte des ERegG und neuerliche Rechtsunsicherheit führt.

Bei der Überarbeitung des AEG plädiert der BDI insbesondere für eine Ergänzung des § 16 um einen Absatz zur (Wieder-)Aufnahme einer Regelung für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für den Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen, der auch die bundeseigenen Eisenbahnen umfasst. Während der Beratungen zum Vierten Eisenbahnpaket wurde per Rechtsbereinigung mit der Verordnung (EU) 2016/2337 vom 14. Dezember 2016 die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 aufgehoben. Die Aufhebung der Verordnung und die im Gegenzug zugesagte, aber noch nicht erfolgte Erweiterung der bestehenden Rechtsgrundlage in § 16 AEG auf die bundeseigenen Bahnen führen zu einer gravierenden Finanzierungslücke.

Daneben ist insbesondere die in dem Referentenentwurf vorgesehene geplante Änderung des § 4 AEG (Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Aufstellung von Notfallplänen) als überschießende, unverhältnismäßige und praxisferne Regelung zurückzuweisen und grundsätzlich anders zu regeln. Zusammenfassend plädiert der BDI dafür, auf rein formelle Anpassungen des ERegG zu verzichten und so den zusätzlichen jährlichen finanziellen Erfüllungsaufwand für den Eisenbahnsektor und die betroffenen Gebietskörperschaften erheblich zu reduzieren. Anpassungen des AEG, die insbesondere eine (Wieder-)Aufnahme des Ausgleichs für höhengleiche Kreuzungen für die bundeseigenen Eisenbahnen umfassen, sowie eine Absicherung des so genannten Finanzierungskreislaufs Schiene auf vertraglicher Basis kämen den Anforderungen des europäischen Gesetzgebers vollständig nach.

## **Zusammenfassung**

Zusammenfassend plädiert der BDI dafür, auf rein formelle Anpassungen des ERegG zu verzichten und so den zusätzlichen jährlichen finanziellen Erfüllungsaufwand für den Eisenbahnsektor und die betroffenen Gebietskörperschaften erheblich zu reduzieren. Anpassungen des AEG, die insbesondere eine (Wieder-)Aufnahme des Ausgleichs für höhengleiche Kreuzungen für die bundeseigenen Eisenbahnen umfassen, sowie eine Absicherung des so genannten Finanzierungskreislaufs Schiene auf vertraglicher Basis kämen den Anforderungen des europäischen Gesetzgebers vollständig nach.

## Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)  
T: +49 30 2028-0

## Ansprechpartner

Jürgen Hasler  
Leiter der Abteilung Mobilität und Logistik  
T: +493020281436  
[J.Hasler@bdi.eu](mailto:J.Hasler@bdi.eu)

BDI Dokumentennummer: D 0953