

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E 23 – Eisenbahnrecht
Frau Christine Ehard

Per Mail: ref-e23@bmvi.bund.de

Eisenbahnverkehr

Michael Fabian
T 0221 57979-144
F 0221 57979-8144
E fabian@vdv.de

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (Stand: 22.06.2018)

30. Juli 2018

Ihr Zeichen: E 23/5121.4/77 | Ihre Nachricht vom: 26.06.2018 (E-Mail)
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrte Frau Ehard,

wir danken Ihnen recht herzlich für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur nach dem Stand vom 22.06.2018. Es handelt sich im Wesentlichen um eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370, zu der der deutsche Gesetzgeber verpflichtet ist. Dies engt den inhaltlichen Spielraum bei dem vorliegenden Entwurf naturgemäß ein.

Zu dem Gesetzentwurf äußern wir uns im Einzelnen wie folgt:

Zur Terminologie:

Wir regen an, im gesamten Gesetzentwurf nebst Begründung die Bezeichnung „Richtlinie 2016/2370/EU“ durch die korrekte Bezeichnung „Richtlinie (EU) 2016/2370 ___“ zu ersetzen.

Zum Vorblatt Seite 2, „E 3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung, 1. Bund“:

Auf Bundesebene sollen ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,8 Millionen Euro und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 0,2 Millionen Euro entstehen. Wir fragen an, in welchem Umfang dieser Mehraufwand durch Belastung der Wirtschaft mit Gebühren refinanziert wird.

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

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

info@vdv.de
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
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Zu § 1 Abs. 4a ERegG-E:

Wir regen an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 3 Nr. 2f der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf. Die „wesentlichen Funktionen“ lassen sich bereits § 8 Abs. 3 Nr. 3 ERegG entnehmen.

Zu § 1 Abs. 22b und 22c ERegG-E:

Wir regen an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 3 Nr. 33 und 34 der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf. Die wesentlichen Merkmale von „Vorstand“ und „Aufsichtsrat“ werden in §§ 76 ff. und 95 ff. AktG hinreichend beschrieben. Die dortigen Charakteristika können entsprechend auch für andere Gesellschaftsformen herangezogen werden.

Zu § 1 Abs. 25 ERegG-E:

Wir regen an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 3 Nr. 31 der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf. Die wesentlichen Merkmale eines vertikal integrierten Unternehmens sind bereits in § 1 Abs. 25 ERegG beschrieben.

Zu § 1 Abs. 25 Satz 2 ERegG-E:

Wir regen an, die Wörter „vertikales Unternehmen“ durch die Wörter „vertikal_ integriertes Unternehmen“ zu ersetzen.

Zu § 2 Abs. 4 Satz 1 ERegG-E:

Wir regen an, den Änderungsbefehl wie folgt zu fassen:

„b. In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „8“ durch die Angabe „8 bis 8d_“ ersetzt.“

Zu § 8 ERegG-E:

Unter Hinweis auf § 8 ERegG regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 7 der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 8 Abs. 3 ERegG-E:

Wir regen an, den einleitenden Satzteil mit einem Doppelpunkt abzuschließen.

Zu § 8a ERegG-E:

Unter Hinweis auf § 8 ERegG regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 7a der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 8a Abs. 1 ERegG-E:

Artikel 7a Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU verlangt in Bezug auf die wesentlichen Funktionen keine rechtliche, sondern lediglich eine organisatorische Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers. Vor diesem Hintergrund

bitten wir, in § 8a Abs. 1 ERegG-E das Wort „rechtlich“ zu streichen und auch hier die Richtlinie 2012/34/EU 1:1 umzusetzen.

Wir regen weiter an, die Wörter „soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft“ zu streichen. Die genannten Parameter sind bereits Gegenstand der Legaldefinition für wesentliche Funktionen in § 1 Abs. 4a ERegG-E.

Zu § 8b ERegG-E:

Unter Hinweis auf §§ 8, 10, 44 und 61 ERegG regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 7b der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 8b Abs. 2 und 3 ERegG-E:

Wir regen an zu prüfen, ob § 8b Abs. 2 und 3 ERegG-E nicht zusammengefasst werden können. Informationen zum Verkehrsmanagement (§ 8b Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 ERegG-E) beinhalten nach Artikel 7b Abs. 2 Satz 1 der Richtlinie 2012/34/EU auch Informationen über Störungen (§ 8b Abs. 3 ERegG-E).

Zu § 8b Abs. 2 Satz 1 ERegG-E:

Unter Hinweis auf Artikel 7b Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU regen wir an, nicht nur § 8b Abs. 3 Satz 1 ERegG-E, sondern auch § 8b Abs. 2 Satz 1 ERegG-E wie folgt zu fassen:

„Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Ziels_ müssen die Betreiber der Schienenwege sicherstellen, dass die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen umfassend und rechtzeitig Zugang zu einschlägigen Informationen erhalten.“

Zu § 8b Abs. 3 Satz 2 ERegG-E:

Unter Hinweis auf Artikel 7b Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2012/34/EU und § 8b Abs. 2 Satz 2 ERegG-E regen wir an, die Wörter „Prozess des Verkehrsmanagements“ durch das Wort „Verkehrsmanagementprozess“ zu ersetzen.

Unter Hinweis auf § 8b Abs. 2 Satz 2 ERegG-E regen wir weiter an, das Wort „Eisenbahnunternehmen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ zu ersetzen.

Zu § 8b Abs. 4 Satz 3 ERegG-E:

Unter Hinweis auf § 8b Abs. 4 Satz 1 ERegG-E regen wir an, das Wort „Instandhaltungsarbeiten“ durch die Wörter „Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten“ zu ersetzen. Aus Sicht der Zugangsberechtigten besteht ein elementares Interesse an diskriminierungsfreier Planung auch in Bezug auf Erneuerungsarbeiten.

Zu § 8c Abs. 1 Satz 1 ERegG-E:

Wir regen an, das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ durch die Wörter „dem Betreiber der Schienenwege“ zu ersetzen.

Zu § 8c Abs. 2 Satz 1 ERegG-E:

Wir regen an, die Wörter „Überwachung der Regulierungsbehörde“ durch die Wörter „Überwachung durch die Regulierungsbehörde“ zu ersetzen.

Zu § 8d Abs. 2 Satz 1 ERegG-E:

Wir regen an, die Wörter „Einnahmen aus dem Infrastrukturbetrieb, bei denen öffentliche Gelder eingesetzt werden,“ durch die Wörter „Einnahmen nach Absatz 1“ zu ersetzen.

§ 8d Abs. 2 Satz 1 ERegG-E erweckt den Eindruck, als dürften Betreiber der Schienenwege nur „Einnahmen aus dem Infrastrukturbetrieb, bei denen öffentliche Gelder eingesetzt werden,“ verwenden, um „ihren Anlegern Dividenden als Rendite für deren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu zahlen.“ Artikel 7d Abs. 1 Satz 2 („Der Infrastrukturbetreiber kann *diese* Einnahmen ...“) i. V. m. Satz 1 („Die Einnahmen ... *einschließlich* öffentlicher Gelder“) der Richtlinie 2012/34/EU erlaubt jedoch Dividendenzahlungen aus allen Einnahmen aus dem Betrieb des Infrastrukturnetzes und nicht nur aus Einnahmen, bei denen öffentliche Gelder eingesetzt werden.

Zu § 8d Abs. 3 Satz 1 ERegG-E:

Ist eine Gebietskörperschaft mit dem Betreiber der Schienenwege über eine Muttergesellschaft verbunden, ist eine Gewinnabführung an die Muttergesellschaft zulässig, soweit diese den Gewinn ihrerseits an die Gebietskörperschaft abführt. Wir fragen an, ob – und falls ja: warum – eine Gewinnabführung durch die Muttergesellschaft an private Anteilseigner damit ausgeschlossen sein soll. Auf direktem Wege wären einem Betreiber der Schienenwege Ausschüttungen an private Anteilseigner möglich (§ 8d Abs. 2 ERegG-E).

Zu § 8d Abs. 4 Satz 2 (neu) ERegG-E:

Aus Gründen der Rechtsklarheit regen wir an, nach § 8d Abs. 4 Satz 1 ERegG-E folgenden Satz 2 anzufügen:

„Absatz 6 bleibt unberührt.“

Zu § 8d Abs. 5 Satz 2 (neu) ERegG-E:

Aus Gründen der Rechtsklarheit regen wir an, nach § 8d Abs. 5 Satz 1 ERegG-E folgenden Satz 2 anzufügen:

„Absatz 6 bleibt unberührt.“

Zu § 8d Abs. 6 ERegG-E:

Aus Gründen der Rechtsklarheit regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Abweichend von den Absätzen 4 und 5 dürfen Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens _____ gewährt, ausgezahlt und bedient werden, wenn dies zu Marktsätzen und -bedingungen geschieht, die das

individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.“

Zu § 8e ERegG-E:

Unter Hinweis auf § 47 ERegG regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 8e Satz 2 Buchstabe g ERegG-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„g) die Erörterung der Anwendung der Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen gemäß § 41 und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen gemäß § 47.“

Zu § 9 ERegG-E:

Die Vorschrift verwendet in Übereinstimmung mit der Terminologie in Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU die Begriffe „Koordinierungsverfahren“ und „Koordinierung“. Wir machen darauf aufmerksam, dass diese Begriffe bereits anderweitig belegt (§§ 13, 52 ERegG) und im dortigen Sinne national etabliert sind. Zur Vermeidung von Missverständnissen regen wir an, abweichend vom Wortlaut der Richtlinie alternative Begriffe zu verwenden (z. B. „Abstimmungsverfahren“ und „Abstimmung“).

Zu § 9 Abs. 1 Satz 5 ERegG-E:

Wir regen an, den Änderungsbefehl wie folgt zu ergänzen: „;§ 34 ...“

Zu § 9 Abs. 3 Satz 3 ERegG-E:

Wir regen aus Gründen der Einheitlichkeit an, das Wort „Website“ durch das Wort „Webseite“ zu ersetzen (vgl. z. B. § 35 Abs. 6 Satz 1 und Anlage 3 Nr. 4 und 6 Sätze 2 und 3 ERegG).

Zu § 17 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe g ERegG-E:

Wir regen an, im Änderungsbefehl das Wort „gestrichen“ durch die Wörter „durch ein Komma ersetzt“ zu ersetzen.

Zu § 17 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe i ERegG-E:

Wir regen an, das Wort „der“ durch das Wort „den“ zu ersetzen.

Zu § 36 Abs. 5 letzter Satz ERegG-E:

Nach § 36 Abs. 5 letzter Satz ERegG-E kann die Regulierungsbehörde dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zum Umfang und zur Art und Weise der Differenzierung von Weegeentgelten mit ETCS-Bezug machen, „um auf für den gesamten Eisenbahnsektor sinnvolle und förderliche Regelungen hinzuwirken“ (Begründung Seite 77). Wir regen an, die Vorschrift zu streichen.

Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 BEVVG hat die Bundesnetzagentur die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen. Nur „im Rahmen der ihr nach Absatz 1 Satz 1 zugewiesenen Tätigkeit“ nimmt sie die Verwaltungsaufgaben des Bundes wahr, die ihr durch Gesetz zugewiesen sind (§ 4 Abs. 2 Satz 1 BEVVG).

Folgerichtig kommt der Regulierungsbehörde nach §§ 66 ff. ERegG (nur) die Aufgabe zu, über die Einhaltung regulierungsrechtlicher Rechtsvorschriften zu wachen. Sie beurteilt in diesem Rahmen ausschließlich die Rechtmäßigkeit unternehmerischer Entscheidungen. Es steht ihr hingegen nicht zu, außerhalb dieses Bereiches auf unternehmerische Entscheidungen Einfluss zu nehmen und einem Betreiber der Schienenwege aus ihrer Sicht wünschenswerte Vorgaben zur Ausgestaltung von Weegeentgelten zu machen. Hinzu kommt, dass die Formulierung „für den gesamten Eisenbahnsektor sinnvolle und förderliche Regelungen“ äußerst unbestimmt ist, was befürchten lässt, dass insbesondere im ohnehin komplexen Umfeld der ETCS-Einführung wesentliche Entscheidungen, die dem Gesetzgeber obliegen würden, einer insoweit absehbar überforderten Behörde zugewiesen werden.

Zu § 62 Abs. 1 ERegG-E:

Unter Hinweis auf § 47 ERegG regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 54 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 66 Abs. 4 Nr. 10 ERegG-E:

Wir regen an, das Komma hinter dem Wort „Erneuerung“ durch das Wort „und“ zu ersetzen.

Zu § 70 Abs. 4 ERegG-E:

Wir regen an, die Angabe „§ 8c Absatz 4“ durch die Angabe „§ 8c Absatz 2“ zu ersetzen.

Zu § 2 Abs. 7 AEG-E:

Wir regen an, als Folgeänderung auch im letzten Satzteil das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ zu ersetzen.

Zu § 2 Abs. 7d und 7e AEG-E:

Unter Hinweis auf § 2 Nr. 5 (Erneuerung) und 24 (Umrüstung) der in Kürze in Kraft tretenden Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (BR-Drs. 200/18) regen wir an zu prüfen, ob es einer formellen Umsetzung von Artikel 3 Nr. 2d und 2e der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht noch bedarf.

Zu § 2 Abs. 23 AEG-E:

Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 3 Nr. 35 der Richtlinie 2012/34/EU und enthält eine Legaldefinition des Begriffs „Durchgangsfahrschein“. Wir machen darauf aufmerksam, dass der unmittelbar anwendbare Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bereits eine Legaldefinition für den synonym verwendeten Begriff „Durchgangsfahrkarte“ enthält.

Einer Umsetzung von Artikel 3 Nr. 35 der Richtlinie 2012/34/EU bedarf es mithin nicht mehr.

Weiter merken wir an, dass eine Begriffsbestimmung dann – und nur dann – Sinn macht, wenn der definierte Begriff in weiteren Rechtsvorschriften noch einmal Verwendung findet. Dies ist bei dem Begriff „Durchgangsfahrschein“ ersichtlich nicht der Fall. Wir regen daher an, die Vorschrift zu streichen.

Im Übrigen wäre eine Legaldefinition des Begriffs „Durchgangsfahrschein“ im Allgemeinen Eisenbahngesetz ein Fremdkörper. Wir regen an zu prüfen, ob eine solche Legaldefinition erforderlichenfalls nicht besser in der Eisenbahn-Verkehrsordnung verortet werden sollte (vgl. § 9 EVO).

Zu § 4 Abs. 8 AEG-E:

Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen zur Durchführung des Artikels 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste aufzustellen und soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen haben. Eine solche Regelung geht weit über Artikel 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU hinaus und ist unverhältnismäßig.

Artikel 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU verlangt Notfallpläne ausdrücklich nur für den Fall „größerer Störungen“. Für den Begriff der größeren Störung existiert im europäischen Recht soweit ersichtlich keine Legaldefinition. Insbesondere enthält Artikel 18 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 keine solche Legaldefinition. Die Vorschrift besagt lediglich, dass bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten den Fahrgästen bestimmte Leistungen (z. B. Mahlzeiten und Erfrischungen, Unterbringung in einem Hotel oder alternative Beförderungsmöglichkeiten) kostenlos anzubieten sind.

Artikel 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU beschreibt also mit seinem Verweis auf Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (ähnlich einer Rechtsfolgeverweisung) lediglich den Gegenstand der Notfallpläne, setzt aber auf der Tatbestandsseite zunächst zwingend voraus, dass eine größere Störung vorliegt. Nur dafür sind Notfallpläne aufzustellen. Unterhalb der Schwelle einer größeren Störung hingegen kommt jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten seinen Verpflichtungen aus Artikel 18 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 autonom nach, ohne dass es hierfür Notfallpläne aufzustellen und mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen hätte.

Es wäre lebensfremd, eine einzelne Zugverspätung von mehr als 60 Minuten als größere Störung im Sinne des Artikels 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU ansehen zu wollen (böse Zungen sprechen hier gar von normalen Vorkommnissen). Als größere Störungen im Sinne der Richtlinie können vernünftigerweise nur solche Störungen anzusehen sein, die Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb insgesamt haben. Eine solche größere Störung wird namentlich dann vorliegen, wenn der Eisenbahnbetrieb ganz oder teilweise „aus den Fugen gerät“. Nur für solche Fälle sind Notfallpläne aufzustellen. Praktische Relevanz hat dies beispielsweise im Hinblick auf Unwetterlagen (Stürme, Überschwemmungen), die eine temporäre Einstellung des Eisenbahnbetriebs erforderlich machen.

Artikel 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU erfasst expressiv verbis alle „Personenverkehrsdienste erbringende(n) Eisenbahnunternehmen“. Bei verständiger Würdigung dürften nach Sinn und Zweck der Regelung gleichwohl nur Notfallpläne für Hilfeleistungen im Personenfernverkehr gemeint sein. Nur dort könnten Notfallpläne noch erforderlich und damit verhältnismäßig sein. Für Fahrgäste im Nah- und Regionalverkehr haben für gewöhnlich bereits die Aufgabenträgerorganisationen und Verkehrsverbünde einschlägige Vorkehrungen getroffen, so dass es keiner Notfallpläne der Eisenbahnen mehr bedarf.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf Artikel 2 Abs. 5 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hin. Danach kann ein Mitgliedstaat – mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Bestimmungen – Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen (siehe z. B. § 1 Sätze 3 und 4 EVO).

Da Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Artikel 2 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht genannt wird, haben die Mitgliedstaaten also die Möglichkeit, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung des Artikels 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 insgesamt auszunehmen. Notfallpläne nach Artikel 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU wären für diese Eisenbahnen dann obsolet, die Vorschrift liefe leer. Statt – um die insoweit unnötige Aufstellung von Notfallplänen zu vermeiden – Unternehmen mit Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ganz von Artikel 18 auszunehmen, dürfte es europarechtlich in gleicher Weise legitim sein, die genannten Unternehmen nur von der Pflicht zur Aufstellung von Notfallplänen auszunehmen (argumentum a maiore ad minus).

Vor diesem Hintergrund regen wir an, § 4 Abs. 8 AEG-E beispielsweise wie folgt zu fassen:

„Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personenverkehrsdienste im Fernverkehr erbringen, haben für den Fall größerer Störungen Notfallpläne aufzustellen. Die Notfallpläne regeln die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Die Notfallpläne sind erforderlichenfalls mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personenverkehrsdienste im Fernverkehr erbringen, abzustimmen.“

Der vorstehende Vorschlag verwendet den Begriff „größere Störung“, ohne dabei den Versuch einer Definition unternehmen zu wollen (1:1-Umsetzung). Es bliebe gegebenenfalls dem europäischen Gesetzgeber vorbehalten, eine für alle Mitgliedstaaten gleichermaßen verbindliche Definition für „größere Störungen“ einzuführen.

Hilfsweise regen wir aus Gründen äußerster Vorsorge an, § 4 Abs. 8 AEG-E durch folgenden Satz 2 zu ergänzen:

„Dies gilt nicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste im Sinne des § 1 Absatz 4 betreiben.“

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass Museums- und Touristikbahnen nicht zur Aufstellung von Notfallplänen verpflichtet sind.

Zu § 16 Abs. 3 (neu) AEG-E:

Über den von Ihnen vorgelegten Gesetzentwurf hinaus halten wir eine weitere gesetzliche Regelung für äußerst dringlich: Nach Artikel 1 der Verordnung (EU) 2016/2337 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 zum Ablauf des 31.12.2017 aufgehoben. Damit entfallen für die Eisenbahnen des Bundes Ausgleichszahlungen in Bezug auf Aufwendungen für Kreuzungsanlagen. Der entsprechende Haushaltstitel wurde gesperrt. Ausgleichszahlungen erhalten derzeit nur noch nichtbundeseigene Eisenbahnen nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG. Vor diesem Hintergrund regen wir an, eine dem § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG entsprechende Vorschrift für Eisenbahnen des Bundes in das Allgemeine Eisenbahngesetz einzufügen, um so den Entfall der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 – und zwar idealerweise mit Wirkung ab dem 01.01.2018 – zu kompensieren. Hierfür schlagen wir vor, § 16 AEG um folgenden Absatz 3 zu ergänzen:

„(3) Den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen sind Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahnen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommen. Den Ausgleich gewährt der Bund.“

Unterbliebe eine solche Regelung, wäre absehbar, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus eisenbahnregulierungsrechtlichen Gründen die entstandene Deckungslücke in die Trassenpreise einrechnen. Dies würde angesichts der Betroffenheit der Infrastrukturnutzer zu einer Belastung des Eisenbahnsektors insgesamt führen. Damit würde auch ein Kernelement des Masterplans Schienengüterverkehr, nämlich die beabsichtigte deutliche Reduktion der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr (Seite 39 des Masterplans Schienengüterverkehr), teilweise konterkariert.

Zur Begründung Seite 65, 2. Absatz:

Wir regen an, das Wort „den“ vor dem Wort „Anteil“ durch das Wort „derjenige“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 67, 2. Absatz:

In § 2 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ERegG-E wird der Begriff „schwaches Verkehrsaufkommen“ verwendet. Als „schwaches Verkehrsaufkommen“ soll nach der Begründung ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag, also maximal von 10 Güterzügen in der Woche, anzunehmen sein. Wir regen an, wie folgt zu ergänzen:

„Als „schwaches Verkehrsaufkommen“ wird daher im Regelfall ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag, also maximal von 10 Güterzügen in der Woche, angenommen.“

Mit dieser Ergänzung bliebe Spielraum für besondere Umstände des Einzelfalls.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die vorgenannten Kriterien im Rahmen des § 2 Abs. 3 Nr. 4 ERegG-E untauglich sind. Die Vorschrift betrifft regionale Personenverkehrsdienste.

Im Übrigen hielten wir es auch für sachgerecht, wenn die Kriterien für „schwaches Verkehrsaufkommen“ im Wege einer Marktkonsultation durch die Bundesnetzagentur ermittelt werden würden. Auf diese Weise ließe sich ein mehrheitlich getragenes Votum des Sektors feststellen, welches für Personen- und Güterverkehrsdienste durchaus unterschiedlich ausfallen kann. Wir verweisen auf die verschiedenen zu § 2 ERegG herausgegebenen Leitfäden der Bundesnetzagentur, denen ebenfalls eine Marktkonsultation vorausging.

Zur Begründung Seite 68 f.:

Wir regen an, die Angabe „§ 1 Abs. 22a ERegG neu“ durch die Angabe „§ 1 Abs. 25 ERegG neu“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 69, „Zu Absatz 1 Satz 4 bis 6“:

Wir regen an, die Überschrift „Zu Absatz 1 Satz 4 bis 6“ durch die Überschrift „Zu Absatz 1 Satz 4 bis 7“ zu ersetzen und im ersten Satz das Wort „beiden“ zu streichen.

Zur Begründung Seite 70, „Zu Absatz 6“:

Wir merken an, dass nicht in erster Linie „Erwägungsgrund 8 der RL 2016/2370, Satz 1“ umzusetzen ist, sondern Artikel 7a Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2012/34/EU. Wir regen an, die Begründung entsprechend zu korrigieren.

Zur Begründung Seite 72, 2. Absatz:

Wir machen darauf aufmerksam, dass der Hinweis zur Abgrenzung der Aufgaben von EBA und BNetzA (Seite 68?) unzutreffend sein dürfte.

Zur Begründung Seite 72, 3. Absatz:

Wir regen an, das Wort „Halbsatz“ durch das Wort „Satz“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 72, 4. Absatz:

Wir merken an, dass nicht in erster Linie „Erwägungsgrund 11 der Richtlinie“ umzusetzen ist, sondern eine konkrete Vorschrift der Richtlinie 2012/34/EU. Wir regen an, die betreffende Vorschrift zu benennen.

Zur Begründung Seite 73, 2. Absatz:

Soweit die Bundesnetzagentur bei den Kooperationsvereinbarungen Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht feststellt, soll sie verlangen und durchsetzen können, dass der Rechtsverstoß beendet wird, wenn nicht anders möglich ggf. auch durch Aufhebung der Vereinbarung. Diese Sichtweise mag sinnvoll sein, ist aber durch § 8c Abs. 2 letzter Satz ERegG-E nicht gedeckt. Danach kann die Regulierungsbehörde im Rahmen der Überwachung der Durchführung dieser Vereinbarungen in begründeten Fällen lediglich „dazu raten, sie zu beenden“. Über diese beratende Funktion hinaus enthält § 8c Abs. 2 letzter Satz ERegG-E nach seinem klaren Wortlaut ersichtlich keine Eingriffsbefugnisse für die Regulierungsbehörde.

Zur Begründung Seite 73, drittletzter Absatz:

Wir regen an, die Angabe „Artikel 7 Absatz 1 Satz 2“ durch die Angabe „Artikel 7d Absatz 1 Satz 2“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 73 f.:

Wir rufen unsere Anfrage „Zu § 8d Abs. 3 Satz 1 ERegG-E“ betreffend die Möglichkeit der Gewinnabführung durch die Muttergesellschaft an private Anteilseigner in Erinnerung.

Zur Begründung Seite 77, 2. Absatz, vorletzter Satz:

Wir regen an, die Wörter „Regelung des Entwurfes“ durch das Wort „Vorschrift“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 78, 3. Absatz, erster Satz:

Wir regen an, den Satz wie folgt zu fassen:

„Der neue Satz 5 _____ ergänzt diese Vorgabe der Richtlinie, indem er die Kooperationsverpflichtung auch auf die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Betreibern von Schienennetzen im Inland bezieht.“

§ 62 Abs. 1 ERegG-E hat keinen Satz 6.

Zur Begründung Seite 78, vorletzter Absatz:

Wir regen an, in der Überschrift die Angabe „Nummern 9 bis 12“ durch die Angabe „Nummern 9 bis 11“ zu ersetzen. § 66 Abs. 4 ERegG-E hat keine Nummer 12.

Zur Begründung Seite 79, viertletzte Zeile:

Zu dem Klammerzusatz „(§ 8b Abs. 1 S. 3)“ machen wir darauf aufmerksam, dass § 8b Abs. 1 ERegG-E bei Satz 2 endet. Gemeint sein dürfte § 8b Abs. 2 ERegG-E.

Zur Begründung Seite 81, Mitte:

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„Bei der ursprünglichen Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU wurde bei der Umsetzung von Anhang 1 2. Spiegelstrich der Richtlinie in Anlage 1 Nummer 2 ERegG _____ der Satzteil ...“

Zur Begründung Seite 82, 1. Absatz:

Der Klammerzusatz lautet: „(wie aktuelle Fassung der Nr. 2)“. Es wäre ausgesprochen hilfreich, die genaue Fundstelle anzugeben (Artikel 3 Nr. 2 der Richtlinie 2012/34/EU?).

Zur Begründung Seite 82, „Zu Absatz 7a (neu)“:

Wir regen an, wie folgt zu ergänzen: „..., die auf den Ausbau, die Instandhaltung, die Erneuerung und die Umrüstung von Eisenbahnanlagen gerichtet sind.“

Zur Begründung Seite 83, letzter Absatz:

Wir regen an, wie folgt zu korrigieren: „Die durch _____ Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe i der Richtlinie (EU) 2016/2370____ ...“

Zur Begründung Seite 84, letzter Absatz:

Wir regen an, wie folgt zu präzisieren: „... werden in der Anlage 3 Nr. 3 Satz 4 Buchstabe c des ERegG ...“

Zur Begründung Seite 85, erster Absatz:

Wir regen an, wie folgt zu korrigieren: „Die Begriffe „Erneuerung der Eisenbahnanlagen“ und „Umrüstung der Eisenbahnanlagen“ sind neu. Diese Sachverhalte haben mit dem ...“

Zur Begründung Seite 85, Mitte:

Wir regen an, wie folgt zu korrigieren: „In Umsetzung von Artikel 13a ...“

Zur Begründung Seite 85, vorletzter und letzter Absatz:

Wir regen an, jeweils die Angabe „Artikel 19e“ durch die Angabe „Artikel 19 Buchstabe e“ zu ersetzen.

Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr