

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

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG

Deutsche Bahn AG

Wirtschaft, Politik und Regulierung

Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin

A. Vorbemerkungen

1. Die Deutsche Bahn AG (DB) 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.
2. Die Bestimmungen der Richtlinie 2016/2370/EU sind bereits größtenteils in den Vorschriften des nationalen Regulierungsrechts enthalten, insbesondere im ERegG. Dieses Gesetz ist erst kurz vor Verabschiedung der umzusetzenden Richtlinie am 02. September 2016 in Kraft getreten (BGBl. 2016 I, 2082 vom 01. September 2016) und wurde bereits im Hinblick darauf erarbeitet. Es deckt neben Allgemeinen Vorgaben und Regelungen zum Anwendungsbereich (Kapitel 1, §§ 1 bis 4) sowie Vorschriften über die Regulierungsbehörde (Kapitel 5, §§ 66 bis 79) und Schlussbestimmungen (Kapitel 6, §§ 80 und 81) die typischen Regelungsmaterien eines jeden Regulierungsregimes ab; nämlich Vorschriften über den Zugang zur regulierten Infrastruktur und die Nutzungsentgelte (Kapitel 3, §§ 18 bis 62) sowie Regelungen über die Unternehmensorganisation (Kapitel 2, §§ 5 bis 17).
3. Wie die nachfolgenden Anmerkungen zu den einzelnen Vorschlägen des Referentenentwurfs zeigen (siehe Abschnitt B), erfüllt der Normenbestand des ERegG im Wesentlichen die Anforderungen einer *materiellen* „1 : 1 - Umsetzung“ der Richtlinienbestimmungen (vgl. hierzu auch *Staebe*, Das „Vierte Eisenbahnpaket“ der EU und der deutsche Regulierungsrahmen, in: Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 2018, S. 146 ff.). Umsetzungsbedürftig ist noch die Regelung der 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. Die DB plädiert für eine Regelung im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages (z.B. in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung [LuFV]), wonach die DB Netz AG als Betreiberin der Schienenwege einen etwaigen Gewinn an die DB als Konzernobergesellschaft abführen darf, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechende Summe über den Bund als Endeigentümer anschließend wieder in die Infrastruktur investiert wird. Dieser sog. Finanzierungskreislauf ist bereits heute Gegenstand der LuFV.
4. Aus Sicht der DB würde der Verzicht auf rein formelle Anpassungen des ERegG nicht zuletzt den mit solch einer neuerlichen Überarbeitung des ERegG verbundenen jährli-

chen zusätzlichen finanziellen Erfüllungsaufwand erheblich reduzieren. Die DB plädiert dafür, den ersparten Aufwand im Rahmen anderweitiger Fördermaßnahmen dem Eisenbahnsektor zur Verfügung zu stellen.

5. Dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht hingegen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Im Zuge der Beratungen zum Vierten Eisenbahnpaket wurde im Zuge einer Rechtsbereinigung mit der Verordnung (EU) 2016/2337 vom 14. Dezember 2016 die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 aufgehoben. Diese bildete bis zum Inkrafttreten der neuen Verordnung die Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen für die bundeseigenen Bahnen. Die im Gegenzug zugesagte und überfällige Erweiterung der bestehenden Rechtsgrundlage in § 16 AEG auch auf die bundeseigenen Bahnen steht bis heute aus und führt zu einer gravierenden Finanzierungslücke.

B. Zur Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (Art. 1 des Entwurfs)

I. Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen (§ 1 ERegG)

1. Der Gesetzentwurf sieht zunächst Änderungen im Bereich der Begriffsbestimmungen vor. Mit einem neuen **§ 1 Abs. 4a ERegG-E** soll eine Definition der wesentlichen Funktionen des Betriebs der Schienenwege festgelegt werden. Der Vorschlag entspricht „1 : 1“ Art. 1 Ziff. 2b der Richtlinie 2016/2370/EU. Diese Richtlinienvorgabe ist materiell im deutschen Recht seit langem enthalten. § 8 Abs. 3 Nr. 3 ERegG stellt besondere Anforderungen an die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege im Zusammenhang mit Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung und über die Wegeentgelte und spricht hiermit die wesentlichen Funktionen an. Da auch in der Anwendungspraxis hierüber keine Unklarheiten bestehen, trägt das deutsche Recht der Richtlinie in diesem Punkt bereits Rechnung.

Der in der Gesetzesbegründung zu § 1 Abs. 4a ERegG-E angeführte Zusammenhang der Definition der wesentlichen Funktionen des Betriebs der Schienenwege mit der Pflicht zur Abstimmung mit Betreibern von Serviceeinrichtungen nach § 47 Abs. 9 ERegG besteht nicht.

2. Nach dem Entwurf sollen nach § 1 Abs. 22 ERegG mehrere Begriffsbestimmungen ergänzt werden. Im Einzelnen sieht **§ 1 Abs. 22a ERegG-E** eine Definition der öffentlich-privaten Partnerschaft vor. **§ 1 Abs. 22b und 22 c ERegG-E** sollen die Begriffe des Vorstands und des Aufsichtsrates definieren. **§ 1 Abs. 22d ERegG-E** enthält eine Bestimmung des Begriffs der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste. Formelle Grundlage aller Begriffsbestimmungen ist Art. 1 Ziff. 2c der Richtlinie 2016/2370/EU. Fraglich ist bereits, ob diese Definitionsnormen überhaupt einer eigenständigen und ausdrücklichen Umsetzung bedürfen. Hieran bestehen Zweifel, weil reine Begriffsbestimmungen keinen Regelungscharakter haben. Nur solche Normen der Richtlinie sind umsetzungsbedürftig. Im Übrigen kann auch – ggf. im Rahmen einer richtlinienkonformen Auslegung – auf anderweitige Begriffsbestimmungen des nationalen Rechts oder auf ein gefestigtes Verständnis der nationalen Rechtspraxis zurückge-

griffen werden, ohne dass bestimmte Definitionen der Richtlinie ausdrücklich ins nationale Recht übernommen werden müssen. Vor diesem Hintergrund dürfte das Begriffsverständnis von „Vorstand“ und „Aufsichtsrat“ nach §§ 76 ff. bzw. 95 ff. AktG ausreichend sein. Gleiches dürfte für den Begriff der öffentlich-privaten Partnerschaft gelten, der dem deutschen Recht in vielen Zusammenhängen zugrunde liegt. Für den Begriff der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste kann schließlich ohne weiteres direkt auf Art. 1 Ziff. 2c der Richtlinie 2016/2370/EU zurückgegriffen werden.

3. Die bisherige Definition des vertikal integrierten Unternehmen nach § 1 Abs. 25 ERegG soll durch die Art. 1 Ziff. 2c der Richtlinie 2016/2370/EU entnommene Neufassung eines **§ 1 Abs. 25 ERegG-E** ersetzt werden. Für diese Neufassung besteht keine Notwendigkeit. Die vorhandene Definition des „integrierten Unternehmens“ bildet in ihren vier Fallgruppen sämtliche in der Richtlinie genannten Konstellationen des „vertikal integrierten Unternehmens“ ab. Auch in der Anwendungspraxis bestehen über die Frage, wann ein Unternehmen als „integriertes“ bzw. „vertikal integriertes“ Unternehmen Adressat der Entflechtungsbestimmungen ist, keinerlei Unklarheiten. Insofern trägt das deutsche Recht der Richtlinie in diesem Punkt bereits Rechnung.

II. Einschränkungen des Anwendungsbereichs (§ 2 ERegG)

1. Neben redaktionellen Änderungen sieht der Entwurf eine Erweiterung der Ausnahmen von den Entflechtungsvorgaben vor, indem § 2 Abs. 3 ERegG um die Tatbestände des **§ 2 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ERegG-E** ergänzt wird. Die Ausnahmen sollen allein für örtliche bzw. regionale Schienennetze gelten, die von anderen Betreibern der Schienenwege als der DB Netz AG betrieben oder von nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren werden. Grundlage für diese Regelungen bildet Art. 1 Ziff. 1b der Richtlinie 2016/2370/EU. Aus Sicht der DB lassen sich die hier vorgesehenen Ausnahmen im Rahmen der richtlinienkonformen Auslegung des geltenden Rechts ohne weiteres verwirklichen. Die in der Gesetzesbegründung in Bezug genommene Spruchpraxis der BNetzA müsste den Richtlinienvorgaben Rechnung tragen.
2. Bei den sonstigen Änderungen in **§ 2 Abs. 3, Abs. 4 und Abs. 7 ERegG-E** handelt es sich um Verweis- und Folgeänderungen bzw. redaktionelle Anpassungen. Sie sind nur indirekt durch das Richtlinienrecht veranlasst und dürften entbehrlich sein, wenn der Gesetzgeber von der bloß formellen „1 : 1-Umsetzung“ der Richtlinie Abstand nimmt.

III. Neufassung der Entflechtungsvorgaben (§§ 8 ff. ERegG)

1. Den Kern des Referentenentwurfs bilden die Vorschläge zur Neufassung der Entflechtungsvorgaben. Im Zentrum steht **§ 8 ERegG-E**, der auf dem Art. 7 der Richtlinie 2012/34/EU in der mit dem Vierten Eisenbahnpaket geänderten Fassung beruht. Der Entwurf enthält in Abs. 1 Regelungen zur operationellen Entflechtung. Abs. 2 sieht die rechtliche Trennung vor. Abs. 3, Abs. 6 und Abs. 8 enthalten Bestimmungen zur Besetzung bestimmter Funktionen und zur organschaftlichen Haftung. Abs. 4 befasst sich mit Vergütungsfragen zur Verhinderung von Diskriminierungsanreizen. Abs. 5 enthält eine ausdrückliche Regelung zur informationellen Entflechtung.

Ungeachtet der Ausführlichkeit der Neufassung des § 8 ERegG-E ist festzuhalten, dass die zugrundeliegenden Richtlinienvorgaben bereits im geltenden § 8 ERegG umgesetzt werden. Schon heute müssen Betreiber der Schienenwege organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und Wegeentgelte betrifft (Abs. 1). Der Betreiber der Schienenwege muss über eine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verfügen (Abs. 2). Seine organisatorische Selbständigkeit darf durch Verträge (einschließlich Unternehmensverträge oder Arbeitsverträge) nicht eingeschränkt werden (Abs. 3 Nr. 2). Nach § 8 Abs. 3 Nr. 3 ERegG sind Entscheidungen im Bereich der wesentlichen Funktionen ausschließlich vom Personal des Betreibers der Schienenwege zu treffen, wobei die betreffenden Mitarbeiter keine Funktionen in verbundenen Unternehmen ausüben dürfen. Nach § 8 Abs. 2 Nr. 4 ERegG sind Weisungen Dritter gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinem Personal in Bezug auf die wesentlichen Funktionen unzulässig und unbeachtlich. Nach § 8 Abs. 4 sind vertikal integrierte öffentliche Betreiber der Schienenwege zudem zur Schaffung „unternehmensinterner Regelungen“ verpflichtet, die den diskriminierungsfreien Netzbetrieb sichern. Mit diesen Vorschriften wird den Richtlinienbestimmungen umfassend Rechnung getragen. Die Formulierungen des § 8 ERegG-E unterscheiden sich allein sprachlich vom geltenden Recht. Das Verbot eines anderweitigen „bestimmenden Einflusses auf die Entscheidungen des Betreibers der Schienenwege“ (§ 8 Abs. 1 Satz 1 ERegG-E), die Pflicht zur Unparteilichkeit von Organmitgliedern und Führungskräften (§ 8 Abs. 1 Satz 2 ERegG-E), das Verbot von Doppelfunktionen in Organen (§ 8 Abs. 3 ERegG-E) oder bestimmten leistungsbezogenen Vergütungen (§ 8 Abs. 4 ERegG-E) sind im geltenden Recht bereits enthalten. Sie ergeben sich aus dem in § 8 Abs. 1, 3 und 4 ERegG verankerten Vertragsverbot, dem Ausschluss von Weisungen und der Pflicht zum Handeln mit eigenem Personal. Zudem schreibt § 8 Abs. 5 ERegG vor, dass in integrierten Unternehmen die Aufsichtsräte getrennt zu besetzen sind. Unparteilichkeit und Diskriminierungsfreiheit des Betreibers der Schienenwege werden damit umfassend gewährleistet. Gleiches gilt für das Verbot der Weitergabe sensibler Informationen innerhalb vertikal integrierter Unternehmen (§ 8 Abs. 5 ERegG-E). Die Anforderungen der Richtlinie sind bereits hinsichtlich der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in § 4 Abs. 1 ERegG und im Hinblick auf unternehmensinterne Regelungen in § 8 Abs. 4 ERegG umgesetzt.

2. Nach § 8 ERegG sollen weitere Vorschriften zur näheren Ausgestaltung der Entflechtungsvorgaben eingefügt werden. **§ 8a ERegG-E** enthält zusätzliche Bestimmungen zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die wesentlichen Funktionen. Sie beruhen auf dem mit dem Vierten Eisenbahnpaket neu eingefügten Art. 7a der Richtlinie 2012/34/EU. Der Entwurf des § 8a ERegG-E unterstreicht in Abs. 1 nochmals die rechtliche, organisatorische und entscheidungsbezogene Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege im Bereich der wesentlichen Funktionen. Abs. 2 stellt klar, dass hierzu auch eine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle vorhanden sein muss. Abs. 3 enthält („insbesondere“) ergänzende Beispiele für unzulässige Einflussnahme (Nr. 1 und 2) bzw. Interessenkonflikte (Nr. 3).

Im Hinblick auf die umfassenden Bestimmungen des geltenden Rechts ist festzuhalten, dass auch die Vorgaben zur näheren Ausgestaltung der Unabhängigkeit bei den we-

sentlichen Funktionen nach § 8a ERegG-E nicht erforderlich sind. Die zugrunde liegende Richtlinienbestimmung findet bereits ihren Niederschlag im geltenden Recht. Dies gilt sowohl für die grundsätzliche Vorgabe zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege im Bereich der wesentlichen Funktionen als auch für die Beispielstatbestände, die sich den in § 8 Abs. 1, 3 und 4 ERegG verankerten Regelungen entnehmen lassen. Mit dem Vertragsverbot, dem Ausschluss von Weisungen und der Pflicht zum Handeln mit eigenem Personal wird der Vorgabe des Art. 7a Abs. 2 lit. c) der Richtlinie 2012/34/EU in der vom Vierten Eisenbahnpaket vorgegebenen Form Rechnung getragen, dass die Mobilität von Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, nicht zu Interessenkonflikten führen darf, dass gleichzeitig aber auch nicht die vom europäischen Gesetzgeber als notwendig anerkannte und für das Gesamtsystem wichtige berufliche Mobilität von aktuellen oder potenziellen Mitarbeitern im Bereich der wesentlichen Funktionen des Betreibers der Schienenwege über Gebühr eingeschränkt wird.

3. **§ 8b ERegG-E** soll die Unparteilichkeit des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich des Verkehrsmanagements, der Instandhaltungsplanung und der baulichen Planung sicherstellen. Auch diese Vorschrift beruht auf dem Vierten Eisenbahnpaket (Art. 1 Ziff. 5 der Richtlinie 2016/2370/EU), wonach eine entsprechende Vorgabe in Art. 7b der Richtlinie 2012/34/EU aufgenommen worden ist. Nach Abs. 1 des vorliegenden Referentenentwurfs eines § 8b ERegG-E sind Verkehrsmanagement, Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung transparent und diskriminierungsfrei wahrzunehmen. Abs. 2 und Abs. 3 regeln den Umgang mit den in diesem Zusammenhang relevanten Informationen. Nach Abs. 4 muss der Betreiber der Schienenwege die langfristige Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten mit den Zugangsberechtigten konsultieren, wobei er ihren Belangen bestmöglich Rechnung tragen muss.

Auch diese Vorgaben lassen sich bereits dem geltenden Recht entnehmen. Infolgedessen besteht auch in Bezug auf die zusätzlichen Regelungen zur Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf Betrieb und Instandhaltung nach Maßgabe des Art. 7b der Richtlinie 2012/34/EU kein Umsetzungsbedarf. Dass solche Aufgaben transparent, diskriminierungsfrei und ohne Einfluss von Interessenkonflikten wahrgenommen werden, ist durch die Vorgaben des § 8 Abs. 1, 3 und 4 ERegG in Verbindung mit dem Diskriminierungsverbot nach § 10 Abs. 1 ERegG gewährleistet. Der im Bereich der wesentlichen Funktionen unabhängige Schienenwegebetreiber stellt die Diskriminierungsfreiheit beim Infrastrukturzugang sicher. Hierzu gehört nicht zuletzt, dass auch die Instandhaltungsplanung auf transparente und diskriminierungsfreie Weise erfolgt und von Personen durchgeführt wird, die keinen Interessenkonflikten ausgesetzt sind. Das geltende deutsche Recht hat diese Notwendigkeit nicht nur in § 10 ERegG, sondern auch in der speziellen Vorschrift des § 61 ERegG aufgegriffen, wonach der Infrastrukturbetreiber Instandhaltungsmaßnahmen so planen muss, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden. Auch eine besondere Informationspflicht ist hier geregelt. Nach § 44 ERegG wird infolge von Baumaßnahmen nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Infrastruktur auf die einzelnen Verkehrsarten verteilt.

Höchst vorsorglich und hilfsweise ist anzumerken, dass bei der unzutreffenden Annahme eines Umsetzungsbedarfes der konkrete Umsetzungsvorschlag des Referen-

tenentwurfs überschießend ist und nicht dem Ansatz einer „1:1 - Umsetzung“ entspricht. Art. 7b der Richtlinie verlangt lediglich, dass die Entscheidungen über die Funktionen Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung frei von Interessenkonflikten erfolgen sollen. Demgegenüber sieht § 8b Abs. 1 ERegG-E vor, dass die genannten Entscheidungen nur von dem Personal des Betreibers der Schienenwege getroffen werden, das keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt.

4. Nach **§ 8c ERegG-E** kann der Betreiber der Schienenwege die Durchführung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten an Eisenbahnverkehrsunternehmen auslagern oder mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Kooperationsvereinbarungen abschließen. Die Grundlage dieser Vorschrift bildet der mit dem Vierten Eisenbahnpaket eingefügte Art. 7c der Richtlinie 2012/34/EU. Abs. 1 des vorliegenden Referentenentwurfs regelt die Auslagerung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten, für die der Betreiber der Schienenwege allerdings weiterhin verantwortlich bleibt. Abs. 2 schafft eine Grundlage für Kooperationsvereinbarungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Aufsicht der Regulierungsbehörde.

Für diese Bestimmungen besteht bei richtlinienkonformer Auslegung des geltenden deutschen Rechts kein Bedürfnis. Dass sich der Betreiber der Schienenwege zur Aufgabenerfüllung Dritter bedienen kann, entspricht der gängigen Unternehmenspraxis. Gleiches gilt für die Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, etwa im Rahmen von Geschäftsbesorgungsverträgen. Mangels eines ausdrücklichen Verbots sind derartige Vereinbarungen im Rahmen der Vertragsfreiheit zulässig. Die Offenheit des deutschen Rechts für Kooperationsvereinbarungen lässt sich systematisch nicht zuletzt durch § 3 ERegG belegen, der die Wahrung der Interessen der Verbraucher als Regulierungsziel nennt. Die Geltung der Entflechtungsvorgaben bleibt hiervon unberührt.

5. **§ 8d ERegG-E** schafft eine Regelung zur „finanziellen Transparenz“. Sie soll den mit dem Vierten Eisenbahnpaket neu in der Richtlinie 2012/34/EU verankerten Art. 7d umsetzen, der in Abs. 1 Satz 2 die Bedingungen für eine Dividendenausschüttung regelt. Ausweislich der Begründung will der Referentenentwurf mit § 8d ERegG-E den in Deutschland 2013 mit der sog. LuFV II etablierten und bewährten „Finanzierungskreislauf Schiene“ gesetzlich absichern.

Die DB begrüßt diese grundsätzliche Zielsetzung. Ausnahmsweise ist zur Zielerreichung keine gesetzliche Umsetzung erforderlich. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es immer nur dann, wenn subjektive Rechte Einzelner begründet werden sollen. Dies ist beim Dividendenverbot nicht der Fall: Es soll lediglich objektiv-rechtliche Regelungen zwischen dem Mitgliedstaat und seinem öffentlichen Unternehmen schaffen, nicht aber andere Marktteilnehmer begünstigen. Die Umsetzung kann (und sollte) in diesem Fall durch andere verbindliche Regelungen als durch Gesetz erfolgen, etwa durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag nach § 54 VwVfG. Bereits heute ist der Finanzierungskreislauf in § 2a der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB (LuFV II) verankert. Diese Regelung könnte aufgegriffen und dahin gehend präzisiert werden, dass im Verhältnis von Bund und DB vertraglich geregelt wird, dass

eine etwaige Gewinnabführung der DB Netz AG zwar formal an die DB AG erfolgt, dann aber von dieser als Bestandteil ihrer eigenen Dividende an den Bund als Endeigentümer weitergegeben wird, um anschließend wieder in die Infrastruktur des Betreibers der Schienenwege reinvestiert zu werden. Bei der Formulierung sollte eine enge Anlehnung an Art. 7d Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU in der vom Vierten Eisenbahnpaket vorgegebenen Form erfolgen. Es wird folgender Wortlaut vorgeschlagen:

„Betreiber der Schienenwege können Einnahmen aus dem Betrieb der Schienenwege, einschließlich öffentlicher Gelder, ausschließlich zur Finanzierung ihrer eigenen Geschäftstätigkeit, auch zur Bedienung ihrer Darlehen, verwenden. Ihren Gewinn dürfen sie an ihren Eigentümer nur dann ausschütten, wenn dieser weder Eisenbahnverkehrsunternehmen ist noch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert. Dies gilt nicht, wenn sichergestellt ist, dass der Eigentümer den Gewinn des Betreibers der Schienenwege an seinen Endeigentümer weiterleitet und anschließend wieder in die Infrastruktur reinvestiert (Finanzierungskreislauf Schiene).“

Höchst vorsorglich und hilfsweise für die aus unserer Sicht unzutreffende Annahme eines gesetzgeberischen Umsetzungsbedarfes ist anzumerken, dass der Vorschlag des Referentenentwurfs noch begriffliche Unschärfen enthält und insofern unvollständig ist, als der für den Finanzierungskreislauf zentrale Aspekt der Reinvestition in die Infrastruktur der Betreiberin der Schienenwege gänzlich fehlt und zwingend zu ergänzen wäre.

Für die übrigen Regelungen des § 8d ERegG-E besteht kein Bedarf. Einnahmen aus dem Betrieb der Schienenwege werden gemäß § 34 Abs. 1 ERegG schon heute ausschließlich zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit des Betreibers der Schienenwege verwendet. Im Rahmen der Entgeltregulierung nach §§ 23 ff. ERegG wird hierüber vollständige Transparenz hergestellt. Auch die Verbote der konzerninternen Gewährung von Darlehen zu Sonderkonditionen bzw. zum Austausch von Dienstleistungen zu Vorzugsbedingungen müssen nicht eigens in nationales Recht transformiert werden, weil es bereits in den vertragsbezogenen Regelungen zum operationellen Unbundling enthalten ist. Nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 ERegG sind Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass die organisatorische Selbstständigkeit des Betreibers der Schienenwege gewährleistet ist. Für konzerninterne Vertragsbeziehungen gilt daher schon heute das *at arm's length*-Prinzip. Kein Regelungsbedarf besteht schließlich in Bezug auf die (Transparenz-) Vorschriften zum getrennten Ausweis von Verbindlichkeiten, zur getrennten Rechnungsführung und zum Reporting des Infrastrukturbetreibers. All dies ist in den nationalen Vorgaben zur buchhalterischen Entflechtung (insbesondere § 7 Abs. 2 und 3 ERegG) schon heute enthalten.

6. Der Gesetzentwurf sieht einen neuen **§ 8e ERegG-E** zur Zusammenarbeit der Hauptinfrastrukturbetreiber der verschiedenen Mitgliedstaaten in einem europäischen Netzwerk vor. Grundlage dieser Bestimmung ist der mit dem Vierten Eisenbahnpaket geänderte Art. 7f der Richtlinie 2012/34/EU. Schon nach geltendem Recht unterliegt der Betreiber der Schienenwege einer Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Schienenwege im Inland und innerhalb der Europäischen Union: Grundlage

dieser Verpflichtung zur Zusammenarbeit ist § 47 ERegG. Inhaltlich bezieht sich die Pflicht insbesondere auf den Abschluss von Rahmenverträgen, die Koordination und Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen und die Abstimmung zwischen Betreibern der Schienenwege und Serviceeinrichtungen zur bestmöglichen, aufeinander abgestimmten Nutzung von Kapazitäten. Die Vorschrift des § 47 ERegG geht über die bisherige unionsrechtliche Grundlage in Art. 40 der Recast-Richtlinie deutlich hinaus und umfasst – zumindest bei richtlinienkonformer Auslegung – auch die im neuen Art. 7f verankerten Verpflichtungen. Von einer gesonderten Umsetzung in § 8e ERegG-E sollte daher abgesehen werden.

7. Gleiches gilt im Ergebnis für die vorgeschlagene Änderung des § 9 ERegG, der die Pflichten des Betreibers der Schienenwege im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Geschäftsplans betrifft. Die Vorschrift beruht auf dem mit dem Vierten Eisenbahnpaket geänderten Art. 7e der Richtlinie 2012/34/EU und regelt insbesondere Koordinierungspflichten des Hauptinfrastrukturbetreibers. Nach **§ 9 Abs. 2 ERegG-E** soll sich die Koordinierung auf den Bedarf der Zugangsberechtigten in Bezug auf Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität, die nutzerorientierten Zielvorgaben einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung, den Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Fragen der Intermodalität und Interoperabilität sowie verschiedene sonstige Fragen beziehen. **§ 9 Abs. 3 ERegG-E** verpflichtet den Hauptinfrastrukturbetreiber darüber hinaus zur Erstellung und Veröffentlichung von Leitlinien für diese Koordinierung. Im Hinblick auf verschiedene Bestimmungen des geltenden Rechts, die bereits heute umfangreiche Pflichten der Betreiber der Schienenwege zu Konsultation und Koordinierung regeln, sind die zusätzlichen Koordinierungspflichten im Zusammenhang mit der Aufstellung des Geschäftsplans nicht nachvollziehbar. Die Umsetzung der zugrunde liegenden Richtlinienbestimmung des Art. 7e der Richtlinie 2012/34/EU ist – zumindest bei richtlinienkonformer Auslegung – bereits durch die übrigen regulierungsrechtlichen Vorgaben des aktuell gültigen § 8 ERegG erfolgt.
8. **Zusammenfassend** ist zur vorgeschlagenen weitgehenden Neufassung der Entflechtungsvorgaben festzuhalten, dass es dieser bis auf ganz wenige Ausnahmen nicht bedarf. Das ERegG enthält bereits hinreichende Maßgaben, mit denen bei richtlinienkonformer Auslegung die durch das Vierte Eisenbahnpaket geregelten Vorgaben umgesetzt werden. Lediglich das mit dem Vierten Eisenbahnpaket in Art. 7d Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegte Dividendenverbot ist bisher nicht ausdrücklich im nationalen Recht geregelt; dabei ist jedoch fraglich, ob es für dessen Umsetzung eines Gesetzes bedarf oder nicht auch ein öffentlich-rechtlicher Vertrag nach § 54 VwVfG zwischen Bund, DB AG und DB Netz AG genügt, wonach eine etwaige Dividende der DB Netz AG zwar formal an die DB AG abgeführt, dann aber von dieser als Bestandteil ihrer eigenen Dividende an den Bund als Endeigentümer weitergegeben wird, um anschließend wieder in die Infrastruktur reinvestiert zu werden. Im Ergebnis ist eine vertragliche Regelung ausreichend und vorzugswürdig. Kritisch zu würdigen ist auch, dass der Gesetzgeber trotz des Anspruchs einer 1 : 1 Umsetzung teilweise dennoch einen etwas anderen Wortlaut als den der Richtlinie gewählt hat, was wiederum zu höheren Einschränkungen für die Rechtsunterworfenen (und ggf. auch Rechtsunsicherheit) führen kann, als angesichts des Wortlauts der Richtlinie zu erwarten wäre.

IV. Sonstige Änderungen (§§ 10 ff. ERegG)

1. Im Bereich der Zugangsregulierung beschränken sich die Vorschläge des Gesetzentwurfs darauf, die Marktöffnung für inländische Personenverkehrsdienste für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland zu verankern. Hierzu soll in **§ 10 Abs. 2 ERegG-E** u.a. klargestellt werden, dass das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und abzusetzen, nicht auf grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste beschränkt ist. Die DB begrüßt die Zielsetzung des Vierten Eisenbahnpakets und entsprechende nationale Umsetzungsmaßnahmen, die Marktöffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa voranzutreiben und bestehende Asymmetrien zu beenden. Der deutsche Schienenverkehrsmarkt zeichnet sich auch im Bereich des Personenverkehrs im europäischen Vergleich durch eine besonders weitgehende Marktöffnung und einen besonders hohen Grad an Wettbewerb aus.
2. In **§ 17 Abs. 2 Nr. 2 lit. j ERegG-E** soll schließlich bestimmt werden, dass der Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste Gegenstand der behördlichen Marktüberwachung sein kann. Diese Regelung ist ebenfalls nicht notwendig, da die Aufzählung im geltenden § 17 Abs. 2 ERegG durch das Wort „insbesondere“ eingeleitet wird und daher ohnehin nur beispielhaften Charakter hat. Der Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste könnte daher auch nach geltendem Recht bereits Gegenstand der Marktüberwachung sein.
3. Im Bereich der Entgeltregulierung soll **§ 36 Abs. 5 ERegG-E** neu gefasst werden. Es ist zu begrüßen, dass im nationalen Recht die bisher obligatorische Ausgestaltung der Entgeltdifferenzierung nach ETCS-Ausrüstung hin zu einer fakultativen Entgeltdifferenzierung gemäß der Entwicklung der maßgeblichen EU-Vorgaben nachgeführt wird.
4. Im Bereich der verfahrensrechtlichen Bestimmungen soll in **§ 61 Abs. 3 Satz 2 ERegG-E** eine Befugnis der Regulierungsbehörde ergänzt werden, wonach sie vom Betreiber der Schienenwege bestimmte Informationen über geplante Instandhaltungsarbeiten verlangen kann, die dieser ohnehin den Zugangsberechtigten zur Verfügung stellen muss. In Anbetracht der weit gefassten Befugnisse nach § 67 ERegG besteht für diese Ergänzung kein Bedürfnis. Die fraglichen Informationen könnte die Regulierungsbehörde bereits nach Maßgabe von § 67 Abs. 4 Nr. 3 ERegG anfordern.
5. Ähnliches gilt für die beabsichtigte Änderung des § 62 Abs. 1 ERegG. Nach **§ 62 Abs. 1 Satz 3 ERegG-E** soll der Betreiber der Schienenwege Störungsinformationen ggf. auch an andere Betreiber der Schienenwege weitergeben, wenn deren Netz und Verkehr von der Störung betroffen sein könnten. **§ 62 Abs. 1 Satz 4 ERegG-E** begründet eine Verpflichtung der betroffenen Betreiber der Schienenwege zur Zusammenarbeit, um den grenzüberschreitenden Verkehr wieder zu normalisieren. Sowohl die Informationsweitergabe als auch die Zusammenarbeit gehören bereits nach geltendem Recht zum Pflichtenkanon des Betreibers der Schienenwege. § 47 ERegG sieht bereits in der geltenden Fassung umfangreiche Abstimmungspflichten vor. Für eine Präzisierung des § 62 Abs. 1 ERegG besteht daher kein Bedürfnis.
6. Auch der zu **§ 66 Abs. 4 Nr. 9 bis 11 ERegG-E** vorgeschlagenen Ergänzungen bedarf es nicht. Danach soll die Regulierungsbehörde ausdrücklich ermächtigt werden, Ent-

scheidungen zum Verkehrsmanagement, Entscheidungen über die Art und Weise von Instandhaltungsarbeiten und die Erfüllung der Anforderungen der §§ 8 bis 8d ERegG-E zu überprüfen. Diese Regelungen sind nicht notwendig, da die Aufzählung im geltenden § 66 Abs. 4 ERegG durch das Wort „insbesondere“ eingeleitet wird und daher nur beispielhaften Charakter hat. Die genannten Entscheidungen könnten daher auch nach geltendem Recht bereits Gegenstand einer behördlichen Prüfung sein.

7. Die den **§ 70 ERegG** betreffenden Änderungen sind sämtlich redaktioneller Art. Sie beziehen sich auf die Neufassung und Ergänzung der Entflechtungsvorgaben. Hält man die geltenden Bestimmungen – auch im Rahmen einer richtlinienkonformen Auslegung – für ausreichend (vgl. o. B. III.), kann das zugehörige Verfahrensrecht unverändert bleiben.
8. In **§ 75 Abs. 3a ERegG-E** soll nach den Vorschlägen des Gesetzesentwurfs eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Regulierungsstellen in Angelegenheiten zusammenarbeiten, die einen grenzüberschreitenden Verkehrsdienst betreffen. Nach **§ 75 Abs. 11 ERegG-E** soll bei Entscheidungen über eine zwei Mitgliedstaaten verbindende Infrastruktur eine Koordinierung der beteiligten Regulierungsbehörden erfolgen. **§ 75 Abs. 9 ERegG-E** sieht vor, dass gemeinsame Grundsätze und Verfahren erarbeitet werden, die u.a. Regelungen für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen Regulierungsbehörden bei der Zusammenarbeit nach Abs. 3a enthalten. Schon im geltenden Recht sind sowohl Pflichten zur engen Zusammenarbeit und Koordinierung als auch die Erarbeitung von Grundsätzen und Verfahren ausdrücklich verankert, vgl. § 75 Abs. 2, 3 und 9 ERegG. Einer weiteren Bekräftigung dieser bestehenden Vorgaben bedarf es daher nicht.

C. Zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Art. 2 des Entwurfs)

I. Zu den neu geplanten Definitionen in § 2 AEG

1. Nach § 2 Abs. 7 sollen u.a. neue Absätze zur Definition der Instandhaltung, Erneuerung und Umrüstung von Eisenbahnanlagen eingeführt werden. **§ 2 Abs. 7c AEG-E** definiert die Instandhaltung als Arbeiten der Erhaltung des Zustandes und der Kapazität. Damit würden Arbeiten zum Zwecke der Erhaltung des Zustandes, aber ohne Erhaltung der Kapazität dem ungeregelten Bereich unterfallen, obwohl solche Arbeiten auch der Instandhaltung der Eisenbahnanlagen dienen. Die Erweiterung „...und Kapazität...“ sollte daher entfallen.
2. Die folgenden **Abs. 7d und 7e AEG-E** bedürfen für die Definition der Erneuerung und Umrüstung keiner zusätzlichen Normierung im AEG, da diese Begriffe bereits in die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) – deren Verordnungsgebungsverfahren kurz vor dem Abschluss steht – Eingang gefunden haben. Soweit diese Gesetzesänderung zur Umsetzung der geänderten Richtlinie (EU) 2012/34 erforderlich ist, schlagen wir vor, die Regelung in die AEG-Änderungen zu integrieren, die im Zuge des fünften Gesetzes zur Änderung des AEG derzeit erfolgen.

3. Die Definition des „Durchgangsfahrscheins“ in **§ 2 Abs. 23 AEG-E** ist überflüssig, weil ohne Funktion. Denn der Begriff des Durchgangsfahrscheins taucht im Gesetzestext nicht mehr auf, da der Gesetzgeber richtigerweise auf eine Umsetzung des Art. 13a Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung der Richtlinie 2016/2370/EU verzichtet. Es ist aber nicht sinnvoll, eine Definition in ein Gesetz aufzunehmen, wenn der definierte Begriff im Gesetz selbst gar nicht auftaucht.

Im Übrigen ist die gesetzliche Definition des Begriffs „Durchgangsfahrkarte“ bereits in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) 1371/2007 enthalten. Diese ist unmittelbar geltendes Recht. Es bedarf daher keiner bundesgesetzlichen Definition dieses Begriffes mehr, vgl. die Empfehlungen des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz (BMJV) im „Handbuch der Rechtsförmlichkeit“, Randnummer 59:

„Für Wörter, die in einer von der Gemeinsprache abweichenden Bedeutung verwendet oder vom Gesetzgeber neu eingeführt werden, kann man Begriffsbestimmungen vorsehen. Wird dagegen ein bereits (durch andere Rechtsvorschriften) eingeführter Begriff übernommen, kann auf eine nochmalige Begriffsbestimmung verzichtet werden. Überflüssige und verwirrende Wiederholungen werden damit vermieden.“

II. Zu § 4 Abs. 8 AEG-E – Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Aufstellung von Notfallplänen

1. Die Umsetzung der Verpflichtung aus Art. 13a der Richtlinie 2012/34/EU geht ohne Begründung weit über die europarechtlichen Anforderungen hinaus. Nach Art. 13a der Richtlinie 2012/34/EU haben die Eisenbahnunternehmen Notfallpläne lediglich für „größere Störungen des Dienstes“ aufzustellen. Das betrifft im deutschen Sprachgebrauch die sogenannten „Großstörungen“. Das sind solche Störungen, bei denen der Eisenbahnbetrieb ganz oder teilweise eingestellt werden muss. Hierfür gibt es bereits eingeführte Verfahren. Durch diese wird sichergestellt, dass bei Großstörungen die jeweils gebotenen Maßnahmen ergriffen werden. Dazu zählt das Angebot von Ersatzverkehren nach Art. 18 (3) der Verordnung (EG) 1371/2007, von Hotelübernachtungen nach Art. 18 (2) lit. b) dieser Verordnung oder von Speisen und Getränken nach Art. 18 (2) lit. a) der Verordnung.

Die im Umsetzungsgesetz stattdessen gewählte Formulierung „für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten“ ist hingegen nicht handhabbar. Denn ihr lässt sich nicht entnehmen, für welche Fälle diese Pläne aufzustellen sind. Die unbefangene Lektüre des Wortlauts lässt vermuten, dass die Eisenbahnunternehmen für jeden denkbaren Fall einer *einzelnen* Zugverspätung von mehr als 60 Minuten bereits Notfallpläne aufzustellen haben. Eine solche Anforderung ist unverhältnismäßig, weil nicht erfüllbar. Wenn nur ein einzelner Zug eine Verspätung von mehr als 60 Minuten erleidet, kann nur situativ entschieden werden. Hierfür lässt sich aber kein Notfallplan erstellen, der auf alle Situationen einer solchen Zugverspätung anzuwenden ist. Lediglich für Großstörungen ist das Erstellen solcher Pläne sinnvoll und auch seit langem gelebte Praxis. Wir regen deshalb an, die Formulierung enger an Art. 13a der Richtlinie 2012/34/EU angelehnt wie folgt zu fassen:

„Für den Fall größerer Störungen ihrer Verkehrsdienste stellen Eisenbahnunternehmen Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auf. Soweit erforderlich stimmen sie diese Pläne mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen ab.“

2. In diesem Zusammenhang möchten wir noch auf folgenden Aspekt hinweisen: Ausweislich der Begründung soll die Überwachung der Aufstellung und Einhaltung auseinanderfallen. Die Aufsicht über die Bundeseisenbahnen soll das Eisenbahn-Bundesamt führen, die Aufsicht über die Nichtbundeseigenen Bahnen dagegen die jeweiligen Länderbehörden.

Wir halten dieses Auseinanderfallen der Aufsichtsbefugnisse für äußerst problematisch. Denn gerade wenn Bundeseisenbahnen und Nichtbundeseigene Eisenbahnen aufeinander abgestimmte Pläne für Großstörung entwickeln sollen, besteht die Gefahr divergierender Entscheidungen. Das hat in der Vergangenheit bei der allgemeinen Fahrgastrechteaufsicht bereits zu Friktionen geführt. Eine gespaltene Aufsichtszuständigkeit für die Abstimmung der Notfallpläne führt dazu, dass der Prozess nicht mehr beherrschbar wird. Wir regen deshalb an, die Aufsicht bzgl. der Verordnung (EG) 1371/2007 allgemein beim Eisenbahn-Bundesamt zu konzentrieren. Dazu schlagen wir vor, **§ 5a Abs. 8 AEG** wie folgt **neu** zu fassen:

„(8) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt bei Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Abs. 1 auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Art. 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gegen die Vorschriften dieser Verordnung oder einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a erlassenen Rechtsverordnung. Dasselbe gilt für die Überwachung der Aufstellung und Einhaltung der in § 4 Abs. 8 genannten Notfallpläne.“

III. Zur geplanten Änderung des § 6b AEG

Die einzige inhaltliche Änderung bei den neu gefassten **§ 6b Abs. 2 und 3 AEG-E** soll darin bestehen, in Umsetzung des Art. 19e der Richtlinie (EU) 2012/34 einen neuen potentiellen Grund für die Unzuverlässigkeit eines Unternehmers, der eine Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG beantragt, aufzunehmen. Nach Nr. 4 der Abs. 2 und 3 AEG-E soll ein Unternehmen oder eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person nunmehr auch dann als unzuverlässig gelten, wenn schwere oder wiederholte Verstöße gegen Pflichten aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen vorliegen und diese Verstöße zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr oder zu einer Geldbuße von mehr als 100.000 Euro geführt haben. Soweit diese Gesetzesänderung zur Umsetzung der geänderten Richtlinie (EU) 2012/34 erforderlich ist, schlagen wir vor, die Regelung in die AEG-Änderungen zu integrieren, die im Zuge des fünften Gesetzes zur Änderung des AEG derzeit erfolgen.

IV. Erforderliche Ergänzung von § 16 AEG

Für einen Sachverhalt besteht auf Grund veränderter europäischer Regelungen weiterhin Eilbedürftigkeit für eine Änderung im AEG: Bereits Ende letzten Jahres ist für die bundeseigenen Eisenbahnen die Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen entfallen. Im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets ist aufgrund einer Rechtsbereinigung mit der Verordnung (EU) 2016/2337 vom 14. Dezember 2016 die entsprechende Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 aufgehoben worden. Erwägungsgrund (5) in Verbindung mit Art. 1 der Verordnung 2016/2337 räumt den Mitgliedstaaten für Aufwendungen für Kreuzungsanlagen lediglich bis zum 31. Dezember 2017 Zeit ein, um eine entsprechende alternative Regelung auf Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU zu erstellen. Das AEG sollte daher entsprechend der bereits in § 16 bestehenden Regelung für höhengleiche Kreuzungen nichtbundeseigener Eisenbahnen ergänzt und auf die bundeseigenen Bahnen erweitert werden. Damit wären die insgesamt aus dem Vierten Eisenbahnpaket folgenden ordnungspolitischen Rechtsänderungen in einem Schritt umgesetzt.

Sollte weiterhin keine Ergänzung von § 16 AEG erfolgen, könnte der betreffende im Bundeshaushalt 2018 gesperrte und mit 76 Mio. Euro dotierte Titel nicht entsperrt werden. Die Eisenbahnen des Bundes müssten nicht mehr 50 Prozent, sondern alle Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung von höhengleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr tragen. Diese würde sowohl zu einer Benachteiligung der bundeseigenen Eisenbahnen führen, als auch insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs beeinträchtigen.

Daher schlagen wir vor, § 16 AEG wie folgt um einen Abs. 3 zu ergänzen:

„(3) Den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen sind Belastungen und Nachteile vom Bund 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.“