

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

Mit diesem Gesetz wird die 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 in das deutsche Recht umgesetzt. Ziel des Gesetzentwurfs ist soweit wie möglich eine 1:1-Umsetzung der Regelungen der Richtlinie.

B. Lösung

Durch dieses Mantelgesetz werden die zur Umsetzung der o.g. Richtlinie erforderlichen Änderungen in den Fachgesetzen vorgenommen. Die Rechtsänderungen betreffen das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG).

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

2. Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen durch dieses Gesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 0,3 Millionen Euro und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 180 000 Euro.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand in Höhe von 0,3 Millionen Euro entsteht aufgrund der Umsetzung von EU-Recht und ist daher nicht relevant im Sinne der One in, one out-Regel.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Auf Bundesebene entstehen ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 0,2 Millionen Euro. Die Mehrausgaben sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

2. Länder und Kommunen

Auf Länderebene entstehen jährlich schätzungsweise 65.000 EUR zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 29. April 2019

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 5. April 2019 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**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**

Vom...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes**

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 8 die folgenden Angaben eingefügt:

- | | |
|-------|---|
| „§ 8a | Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf wesentliche Funktionen |
| § 8b | Unparteilichkeit des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich des Verkehrsmanagements, der Instandhaltungsplanung und der baulichen Planung |
| § 8c | Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Betreibers der Schienenwege |
| § 8d | Finanzielle Transparenz |
| § 8e | Europäisches Netzwerk der Hauptinfrastrukturbetreiber“ |

2. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Wesentliche Funktionen des Betriebs der Schienenwege sind

1. Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und
2. Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung.“

b) Nach Absatz 22 werden die folgenden Absätze 22a bis 22d eingefügt:

„(22a) Eine öffentlich-private Partnerschaft ist eine Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahnanlagen

1. teilweise oder ganz aufbauen,
2. finanzieren oder
3. das Recht erwerben, die in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgelisteten Funktionen für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen.

(22b) Vorstand ist das Leitungsorgan eines Unternehmens, das Führungs- und Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und rechen-schaftspflichtig ist.

(22c) Aufsichtsrat ist das oberste Aufsichtsorgan eines Unternehmens. Der Aufsichtsrat nimmt Aufsichtsaufgaben wahr, einschließlich der Kontrolle über den Vorstand und allgemeiner strategi-scher Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen.

(22d) Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste sind Schienenpersonenverkehrsdienste, die ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mindestens 200 Kilometer voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 Kilometern pro Stunde ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden.“

c) Absatz 25 wird wie folgt gefasst:

„(25) Ein vertikal integriertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszu-sammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1)

1. ein Betreiber der Schienenwege von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durchführt,
2. ein Betreiber der Schienenwege von mindestens einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kon-trolliert wird, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durch-führt oder
3. mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durchführt, von diesem kontrolliert wird.

Ein vertikal integriertes Unternehmen ist auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen besteht, die keine eigene Rechtspersönlichkeit haben und bei denen ein Bereich den Betrieb der Schienenwege und mindestens ein anderer Bereich die Durchführung von Verkehrsdiensten umfasst. Kein vertikal integriertes Unternehmen liegt vor, wenn ein Betreiber von Schienenwegen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unmittelbar durch den Bund oder mindestens ein Land ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert werden.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§§ 8 und 9“ durch die Angabe „§§ 8 bis 9“ ersetzt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Im Satzteil vor Buchstabe a wird die Angabe „§§ 8,“ durch die Angabe „§§ 8 bis“ ersetzt.

bbb) In Buchstabe c werden die Wörter „von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen“ gestrichen.

ccc) Im Satzteil nach Buchstabe c wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon und die Wörter „im Fall des Buchstaben c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,“ ersetzt.

cc) Die folgenden Nummern 3 und 4 werden angefügt:

„3. für Betreiber von örtlichen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen und einer Länge von höchstens 100 Kilometern, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort oder Bestimmungsort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, die §§ 8 bis 9, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben werden und entweder

a) diese Strecken von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehrsdienste genutzt werden oder

b) die wesentlichen Funktionen bezüglich dieser Strecken von einer nicht von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollierten Stelle wahrgenommen werden;

dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird.

4. für Betreiber von regionalen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die von einer anderen Stelle als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben und für den Betrieb regionaler

Personenverkehrsdienste genutzt werden, die von einem einzigen, nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, bis Kapazität für Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen, die §§ 8 bis 8d; dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird.“

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

c) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Schienenwege, die Schienenwege ausschließlich zu dem Zweck musealer Nutzung betreiben, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

d) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „des § 9“ durch die Angabe „der §§ 8, 8a, 8c und 9“ ersetzt.

bb) Satz 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Das Wort „Entscheidung“ wird durch das Wort „Durchführungsrechtsakte“ ersetzt.

bbb) Nach den Wörtern „Artikel 2 Absatz 4“ werden die Wörter „und Artikel 62 Absatz 2“ eingefügt.

ccc) Vor dem Punkt am Ende werden ein Komma und die Wörter „die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“.

4. § 8 wird durch die folgenden §§ 8 bis 8e ersetzt:

„§ 8

Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss rechtlich getrennt sein

1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

2. in vertikal integrierten Unternehmen von anderen Bereichen innerhalb des Unternehmens.

(2) In vertikal integrierten Unternehmen darf keiner der anderen Bereiche einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben. Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstands des Betreibers der Schienenwege und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte müssen in diskriminierungsfreier Weise handeln. Die Unparteilichkeit dieser Personen muss, insbesondere für den Fall auftretender Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt werden. Diese unternehmensinternen Regelungen sind zu veröffentlichen. In ihnen ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben. Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der Regulierungsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht. Der Beauftragte hat der Regulierungsbehörde jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen vorzulegen.

(3) Eine Person kann nicht zur gleichen Zeit in folgenden Positionen tätig sein:

1. als Mitglied des Vorstands eines Betreibers der Schienenwege und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,
2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen eines Betreibers der Schienenwege zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,
3. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Betreibers der Schienenwege und als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist, oder
4. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber der Schienenwege kontrolliert, und als Mitglied des Vorstands dieses Betreibers der Schienenwege.

(4) In vertikal integrierten Unternehmen darf den Mitgliedern des Vorstands des Betreibers der Schienenwege und den Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Schienenwege zu treffen haben, nicht gewährt werden

1. eine leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen oder
2. Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind.

Ihnen können jedoch Anreize geboten werden, die im Zusammenhang mit der Gesamtleistung des Eisenbahnsystems zu sehen sind. Die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems umfasst die Gesamtleistung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(5) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme, so muss der Zugang zu sensiblen Informationen betreffend wesentliche Funktionen auf befugtes Personal des Betreibers der Schienenwege beschränkt werden. Sensible Informationen dürfen nicht an andere Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen weitergegeben werden.

(6) Vertikal integrierte Unternehmen müssen sicherstellen, dass andere rechtliche Einheiten innerhalb dieser Unternehmen keinen entscheidenden Einfluss auf Ernennungen und Entlassungen von Personen ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben.

(7) Die Verfahren für Ausbau und Finanzierung der Eisenbahnanlagen und die Zuständigkeiten betreffend die Infrastrukturfinanzierung, die Entgelte für Schienenwege und die Kapazitätszuweisung bleiben unberührt.

(8) Die organschaftliche Haftung der Mitglieder von Organen des Mutterunternehmens für Vorgänge in Bereichen, auf die diese Mitglieder nach diesem Gesetz keinen Einfluss ausüben dürfen und tatsächlich keinen Einfluss ausgeübt haben, ist ausgeschlossen.

§ 8a

Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf wesentliche Funktionen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss innerhalb der in § 8 Absatz 1, §§ 23 und 39 Absatz 1 und § 44 dieses Gesetzes festgelegten Grenzen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Funktionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit es sich um Entscheidungen nach Absatz 1 handelt, über eine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verfügen.

(3) Im Hinblick auf Absatz 1 darf insbesondere

1. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere juristische Person keinen bestimmenden Einfluss auf den Betreiber der Schienenwege hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben; die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben und Mitwirkungen des Bundes und der Länder bleiben unberührt;

2. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein anderer Bereich in einem vertikal integrierten Unternehmen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen

ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben; und

3. die berufliche Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, nicht zu Konflikten zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreibern der Schienenwege führen.

§ 8b

Unparteilichkeit des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich des Verkehrsmanagements, der Instandhaltungsplanung und der baulichen Planung

(1) Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement, der Instandhaltungsplanung und der Erneuerungsplanung müssen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise ausgeführt werden. Entscheidungen nach Satz 1 dürfen nur von dem Personal des Betreibers der Schienenwege getroffen werden, das keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt.

(2) Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Ziels muss der Betreiber der Schienenwege sicherstellen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu einschlägigen Informationen haben.

(3) Im Rahmen des Verkehrsmanagements hat der Betreiber der Schienenwege die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen über Störungen umfassend und rechtzeitig zu informieren. Gewährt der Betreiber der Schienenwege Eisenbahnverkehrsunternehmen weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so muss er dies für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise tun.

(4) Hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnanlagen hat der Betreiber der Schienenwege die Zugangsberechtigten zu konsultieren. Er hat den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen. Der Betreiber der Schienenwege hat die Planung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in diskriminierungsfreier Weise durchzuführen.

§ 8c

Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Betreibers der Schienenwege

(1) Entstehen keine Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ist die Vertraulichkeit der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewährleistet, kann der Betreiber der Schienenwege die Durchführung von Arbeiten

und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen auslagern, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden. Der Betreiber der Schienenwege behält die Aufsichtsbefugnis über und trägt die endgültige Verantwortung für die Wahrnehmung der in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Funktionen. Jede Stelle, die wesentliche Funktionen wahrnimmt, muss den §§ 8, 8a, 8b und 8d genügen.

(2) Vorbehaltlich der Überwachung durch die Regulierungsbehörde kann der Betreiber der Schienenwege in diskriminierungsfreier Weise Kooperationsvereinbarungen mit einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen, die den Zugangsberechtigten oder Endnutzern Vorteile bieten sollen, wie niedrigere Kosten oder höhere Leistungsfähigkeit des von der Vereinbarung erfassten Teils des Netzes. Die Kooperationsvereinbarungen sind der Regulierungsbehörde unverzüglich nach Abschluss anzuzeigen. Im Rahmen der Überwachung der Durchführung dieser Vereinbarungen kann die Regulierungsbehörde in begründeten Fällen dazu raten, sie zu beenden. § 67 bleibt unberührt.

§ 8d

Finanzielle Transparenz

(1) Die Einnahmen aus dem Betrieb der Schienenwege, einschließlich Zuwendungen durch öffentliche Gelder dürfen vom Betreiber der Schienenwege unter Beachtung der gesetzlich vorgesehenen Verfahren ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, einschließlich der Bedienung seiner Darlehen, verwendet werden. Der Betreiber der Schienenwege kann Gewinne auch für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden. Zu diesen Eigentümern dürfen Gebietskörperschaften oder private Anteilseigner gehören, nicht jedoch Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch diesen Betreiber der Schienenwege kontrollieren.

(2) Ist die 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.

(3) Ein Betreiber der Schienenwege darf einem Eisenbahnverkehrsunternehmen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen Betreibern der Schienenwege weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

(5) Abweichend von den Absätzen 3 und 4 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.

(6) Die dem Betreiber der Schienenwege von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht und

1. entweder nach Marktpreisen oder

2. nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne

bezahlt.

(7) Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Derartige Verbindlichkeiten werden gesondert bedient. Zulässig ist jedoch, dass die abschließende Begleichung der Verbindlichkeiten über ein Unternehmen, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber der Schienenwege kontrolliert, oder über eine andere Einheit des Unternehmens erfolgt.

(8) Die Konten des Betreibers der Schienenwege und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieses Paragraphen sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden.

(9) In vertikal integrierten Unternehmen führt der Betreiber der Schienenwege detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens.

§ 8e

Europäisches Netzwerk der Hauptinfrastrukturbetreiber

Der Hauptinfrastrukturbetreiber arbeitet mit den Hauptinfrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten in einem europäischen Netzwerk zusammen, um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern. Dieses Netzwerk tagt regelmäßig im Hinblick auf

1. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union,

2. die Förderung der zügigen und effizienten Einführung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
3. den Austausch bewährter Praktiken,
4. die Überwachung und den Vergleich der Leistungen,
5. den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU,
6. die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
7. die Erörterung der Anwendung der Zusammenarbeit im Rahmen der §§ 41 und 47.

Für die Zwecke der Nummer 4 legt das Netzwerk gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Überwachung und den Vergleich der Leistung in einheitlicher Weise fest. Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Absatzes berührt weder das Recht der Zugangsberechtigten, die Regulierungsbehörde zu befassen, noch die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß den §§ 66 bis 74.“

5. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 4 werden die Wörter „Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt“ durch die Wörter „Geschäftsplans im Rahmen der Koordinierung nach Absatz 2 und 3 zu äußern“ ersetzt.

bb) In Satz 5 werden nach dem Wort „geben“ ein Semikolon und die Wörter „die Zuständigkeiten des Netzbeirats nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleiben unberührt“ eingefügt.

c) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Die Koordinierung nach Absatz 1 Satz 4 bezieht sich auf

1. den Bedarf der Zugangsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität,
2. den Inhalt und die Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der qualifizierten Regulierungsvereinbarung gemäß den §§ 29 und 30 sowie der Anreize nach § 25,
3. den Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19,
4. Fragen der Intermodalität und Interoperabilität,
5. sonstige Fragen zu den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur, zur Nutzung der Infrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Betreibers der Schienenwege.

(3) Der Hauptinfrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht in Absprache mit den Beteiligten

Leitlinien für die Koordinierung. Die Koordinierung erfolgt mindestens einmal jährlich. Der Hauptinfrastrukturbetreiber veröffentlicht auf seiner Internetseite einen Überblick über die gemäß dieser Vorschrift durchgeführten Tätigkeiten. Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Paragraphen berührt weder das Recht der Zugangsberechtigten, die Regulierungsbehörde zu befragen, noch die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß den §§ 66 bis 74.“

6. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 haben Zugangsberechtigte für Schienenpersonenverkehrsdienste das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Personenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und abzusetzen. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen nach Nummer 2 der Anlage 2 angebunden werden.“

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

c) Absatz 4 wird Absatz 3.

d) Die Absätze 5 und 6 werden durch folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Die Regelungen dieses Paragraphen sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund von Artikel 11 Absatz 4 und Artikel 62 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.“

7. § 17 Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe g wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.

b) In Buchstabe h wird der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ ersetzt.

c) Folgender Buchstabe i wird angefügt:

„i) den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste.“

8. § 36 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Wegeentgelte für die Nutzung der in der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsystem

„Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1, L 279 S. 94) in der jeweils geltenden Fassung angegebenen Eisenbahnkorridore können vom Betreiber der Schienenwege unterschieden werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des European Train Control System (ETCS) ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11) gebilligten Version oder den Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Unterscheidung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse eines Betreibers der Schienenwege insgesamt steigen. § 31 Absatz 2 bleibt unberührt. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auf die in der Verordnung (EU) 2016/919 genannten Schienenstrecken beschränken, auf denen auch Züge verkehren dürfen, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auch auf Schienenstrecken ausweiten, die nicht in der Verordnung (EU) 2016/919 genannt sind. Die Regulierungsbehörde kann dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zum Umfang und zur Art und Weise der Differenzierung machen.“

9. § 42 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, Schienenwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU eingeschränkt ist, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht, davon in Kenntnis setzen. Soweit die deutsche Regulierungsbehörde die Entscheidung trifft, bewertet sie die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge.“

10. Dem § 61 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Regulierungsbehörde kann vom Betreiber der Schienenwege verlangen, dass ihr die Informationen nach Satz 1 ebenfalls zur Verfügung gestellt werden.“

11. Dem § 62 Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Im Fall einer Störung, die mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr hat, gibt der Betreiber der Schienenwege alle relevanten Informationen an andere Betreiber der Schienenwege weiter, deren Netz und Verkehr von dieser Störung betroffen sein könnten. Die betroffenen Betreiber der Schienenwege arbeiten zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr wieder zu normalisieren. Die Sätze 3 und 4 gelten auch für den schienennetzübergreifenden Verkehr im Inland.“

12. § 66 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

b) Die folgenden Nummern 9 bis 11 werden angefügt:

„9. Entscheidungen zum Verkehrsmanagement hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht,

10. Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht, wobei die jeweiligen Planungen von der Überprüfung mit umfasst sind; § 9 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes bleibt unberührt; und

11. die Erfüllung der Anforderungen der §§ 8 bis 8d, einschließlich der Anforderungen in Hinblick auf Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.“

13. § 70 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Entflechtung“ ein Komma und die Wörter „zur Verhinderung von Interessenkonflikten und zur finanziellen Transparenz“ eingefügt und die Angabe „§§ 5 bis 8“ durch die Angabe „§§ 5 bis 8d“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Handelt es sich um vertikal integrierte Unternehmen, erstrecken sich diese Befugnisse auf alle rechtlichen Einheiten.“

b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Finanzströme im Sinne des § 8d Absatz 1, Darlehen im Sinne des § 8d Absatz 4 und 5 sowie

Verbindlichkeiten im Sinne des § 8d Absatz 7 unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde.

(4) Die in § 8c Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarungen unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde.“

c) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 5 und 6.

d) Im neuen Absatz 5 wird die Angabe „und 2“ durch die Wörter „bis 4 und Anlage 9“ ersetzt.

14. § 75 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Verkehrsdienst betreffen und in denen Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsbehörden innerhalb der Europäischen Union erforderlich sind, arbeitet die Regulierungsbehörde mit den anderen betroffenen Regulierungsbehörden bei der Ausarbeitung der jeweiligen Entscheidungen zusammen, um eine Lösung herbeizuführen.“

b) Dem Absatz 9 wird folgender Satz angefügt:

„Diese gemeinsamen Grundsätze und Verfahren sollen unter anderem Regelungen für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen Regulierungsbehörden bei der Zusammenarbeit nach Absatz 3a enthalten.“

c) Absatz 11 wird wie folgt gefasst:

„(11) Bei Entscheidungen über eine zwei Mitgliedstaaten verbindende Infrastruktur soll eine Koordinierung der Regulierungsbehörde mit der anderen betroffenen Regulierungsbehörde erfolgen, damit sich die Entscheidungen in beiden Mitgliedstaaten in gleicher Weise auswirken.“

d) Der bisherige Absatz 11 wird Absatz 12.

e) Im neuen Absatz 12 wird die Angabe „1 bis 10“ durch die Angabe „1 bis 11“ ersetzt.

15. Dem § 80 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Abweichend von § 8d Absatz 6 laufen vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens bis zu ihrer Fälligkeit weiter,

sofern sie zu Marktsätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausgezahlt und bedient werden. Sind die Voraussetzungen von Satz 1 für vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen nicht erfüllt, so hat eine Anpassung der Darlehensverträge innerhalb von 12 Monaten nach dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] zu erfolgen.“

16. Die Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 6 wird aufgehoben.
- b) Die Nummern 7 bis 10 werden die Nummern 6 bis 9.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 7 werden die Wörter „und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn“ durch die Wörter „, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung der Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

b) Nach Absatz 7 werden die folgenden Absätze 7a bis 7e eingefügt:

„(7a) Ausbau der Eisenbahnanlagen ist die darauf bezogene Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie der Bau und die Umrüstung der Schienenwege.

(7b) Betrieb der Eisenbahnanlagen sind die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Weegeentgelten.

(7c) Instandhaltung der Eisenbahnanlagen sind Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen.

(7d) Erneuerung der Eisenbahnanlagen sind umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahnanlagen nicht verändert wird.

(7e) Umrüstung der Eisenbahnanlagen sind umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden nach dem Wort „Sicherheitspflichten“ die Wörter „und Notfallpläne“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen betreiben, haben für Großstörungen der Dienste Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und, soweit erforderlich, mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen. Satz 1 gilt nicht für Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs und Verkehrsdienste, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.“

3. Dem § 5a wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Die Zuständigkeit für die Überwachung der Aufstellung und Einhaltung der Notfallpläne nach § 4 Absatz 8 liegt bei der Stelle, die für die Überwachung der Pflichten nach Artikel 18 der Verordnung (VO) 1371/2007 zuständig ist.“

4. § 6b Absatz 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„(2) Eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn sie

1. rechtskräftig wegen Straftaten, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße, oder

2. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht, oder

3. im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht, wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche Pflichten oder

4. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten, die sich aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen ergeben,

zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist.

(3) Ein Unternehmen gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn gegen dieses eine Geldbuße von mehr als 100 000 Euro

1. wegen schwerwiegender Gesetzesverstöße, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße, oder
 2. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht, oder
 3. im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht, wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche Pflichten oder
 4. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten, die sich aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen ergeben,
- bestandskräftig festgesetzt wurde.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Inhalt

I. Ziel der Regelung und Notwendigkeit des Gesetzentwurfs

II. Lösung

1. Art und Weise der Umsetzung

2. Artikel 1 – Eisenbahnregulierungsgesetz

2.a. Entflechtung

2.b. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Entgelte

3. Artikel 2 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

4. Wesentliche Vorschriften der Änderungsrichtlinie, die keiner Umsetzung bedürfen

III. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

IV. Gesetzgebungskompetenz

V. Alternativen

VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

VII. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für die Bürger

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

4. Berechnungsgrundlagen

VIII. Weitere Kosten

IX. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

I. Ziel der Regelung und Notwendigkeit des Gesetzentwurfs

Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016.

Diese Richtlinie ist Teil des sogenannten 4. Eisenbahnpakets. Es handelt sich um eine Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012. Die genannten Rechtsänderungen betreffen das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Die Änderungsrichtlinie behandelt die Schwerpunkte Marktöffnung und Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege und finanzielle Transparenz.

II. Lösung

1. Art und Weise der Umsetzung

In Weiterführung der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU werden die Vorschriften der Richtlinie werden, soweit das Kapitel II (Entflechtung, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur etc.) und das Kapitel IV (Entgelte, Zuweisung von Fahrwegkapazität und Stellung der BNetzA) betroffen sind, durch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und soweit das Kapitel III (Genehmigungen) betroffen ist, durch Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in deutsches Recht umgesetzt.

Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht werden wie bei der ursprünglichen Umsetzung von Richtlinie 2012/34/EU die Systematik und soweit wie möglich der Wortlaut der Richtlinie beibehalten.

2. Artikel 1 – Eisenbahnregulierungsgesetz

2.a. Entflechtung

Die bisherige Struktur der Regelungen zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege (§ 8 ERegG), die bei der Umsetzung der Richtlinie aus dem AEG überführt wurde, wird zu Gunsten einer Anpassung an die Richtlinie nicht länger beibehalten. Die ausführliche Neuregelung und Erweiterung der Regelungen in der Änderungsrichtlinie u.a. zur finanziellen Transparenz wird zum Anlass für eine auch strukturelle 1:1-Umsetzung der Regelungen genommen.

2.b. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Entgelte

Bei den geltenden Zugangsregelungen gibt es keine wesentlichen Änderungen. Die durch die Richtlinie erreichte Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehre war in

Deutschland bereits zuvor im Wesentlichen erreicht, so dass in Deutschland zusätzlich nur die Marktöffnung für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland für den rein inländischen (also nicht grenzüberschreitenden) Personenverkehr geregelt wird. Die Zugangsvorschriften in § 10 ERegG werden jedoch in Verfolgung des Ansatzes der 1:1-Umsetzung parallel zur Richtlinie geändert.

Auch bei den Entgeltregelungen für Schienenwege gibt es keine wesentlichen Änderungen. Die bislang verpflichtende Differenzierung der Entgelte nach ETCS wird optional.

3. Artikel 2 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Zwecks Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 werden im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) im Wesentlichen Definitionen angepasst und ergänzt. Beim Regelungskomplex Unternehmensgenehmigung gibt es kleinere Änderungen der Regelungen zur Zuverlässigkeit der Genehmigungsinhaber.

4. Wesentliche Vorschriften der Änderungsrichtlinie, die keiner Umsetzung bedürfen

Hier werden grundsätzlich sowohl die Fälle dargestellt, in denen keine Umsetzung erfolgen soll, als auch die Fälle, in denen bereits (auf anderer bestehender Rechtsgrundlage) eine Umsetzung erfolgt ist. Konkret bedürfen die folgenden Punkte keiner Umsetzung:

a. Artikel 2 Abs. 4

In Art. 2 Absatz 4 Satz 1 wird die Änderung der Terminologie zu „Eisenbahnmarkt“ nicht nachvollzogen, da ein Bedeutungsunterschied im Kontext des Eisenbahnregulierungsrechts nicht ersichtlich ist. Eine Begriffsänderung, um der Richtlinie an dieser Stelle begrifflich zu folgen, würde beim Rechtsanwender die Frage aufwerfen, welche Änderung damit verbunden sein soll. Das - inhaltlich grundlose - Aufwerfen der Frage soll vermieden werden. Sowohl der Begriff Eisenbahnmarkt als auch der Begriff Schienenverkehrsmarkt tauchen an mehreren anderen Stellen im Eisenbahnregulierungsgesetz auf und werden synonym verwendet.

b. Artikel 7a-c der Richtlinie

In den Entflechtungsvorschriften der Richtlinie sind Bausteine für verschiedene Eisenbahnsysteme der Mitgliedstaaten vorgesehen, die zum deutschen System z.T. nicht passen und daher nicht umgesetzt werden:

So werden die Optionen für die Mitgliedstaaten in Artikel 6 Abs. 2, Artikel 7a Abs. 3,4 der Richtlinie nicht umgesetzt, da in Deutschland z.B. keine entgelterhebende Stelle und/oder einer Zuweisungsstelle eingerichtet werden soll. Eine Umsetzung von Art. 7c Abs. 1 Buchst. a und Absätzen 2 und 3 erfolgt ebenfalls nicht, da ein Bedarf für eine Umsetzung nicht erkennbar ist. Die Vorschriften sehen eine Beauftragung Dritter mit Funktionen des Betreibers der Schienenwege vor. Die Einbindung von Erfüllungsgehilfen ist natürlich grundsätzlich möglich. Allerdings steht in dem Fall allein der Infrastrukturbetreiber in der Verantwortung im Außenverhältnis. Die Verantwortung muss in jedem Fall klar geregelt bleiben.

c. Artikel 10, 11 der RL

Da kein praktischer Bedarf erkennbar ist, wird Artikel 10 Abs. 1a nicht umgesetzt: Die hier vorgesehene Einschränkung des Zugangs ist auf die Situation in anderen EU-Mitgliedstaaten zugeschnitten und passt nicht auf Deutschland.

Ebenso wird Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie nicht umgesetzt, da die Zugangseinschränkung aus dem Grund „wirtschaftliches Gleichgewicht“ in Deutschland schon bisher im Sinne eines freien Marktzugangs nicht angewandt wurde.

d. Artikel 13a Absatz 1 der Richtlinie

Die Richtlinie eröffnet den Mitgliedstaaten in Artikel 13 a Absatz 1 die Möglichkeit, eine Verpflichtung zur Beteiligung an einem Informationssystem und integrierten Fahrscheinsystem vorzusehen. Zur Beurteilung, ob es einer solchen Verpflichtung bedarf, wurde zunächst eine Bestandsaufnahme erstellt (aa.) und sodann bewertet, ob eine Umsetzung von Artikel 13a Absatz 1 zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll ist (bb.).

aa. Allgemeines (Bestandsaufnahme)

Zu Informationssystemen für Bahnreisende und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen bestehen eine Reihe von Regelungen und Initiativen zur Verbesserung der Situation der Bahnreisenden. Der Anwendungsbereich der

Regelungen und die Reichweite der Initiativen sind unterschiedlich. Es wird grundsätzlich zwischen nationalem und internationalem Verkehr sowie zwischen den Netzen, auf denen die Verkehrsleistung erbracht werden soll, unterschieden. Bei den Netzen kommen für den Anwendungsbereich sowohl das gesamte Netz als auch nur Teile davon (konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem, transeuropäisches Hochgeschwindigkeitssystem) in Betracht.

aaa. Technische Regelungen

aaaa. VO (EG) Nr. 1371/2007 und TSI TAP

Rechtsgrundlage:

Anwendungsbereich	
Verkehrsdienst	Grenzüberschreitender und inländischer Eisenbahnpersonenverkehr
Netz	konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem, transeuropäisches Eisenbahnsystem

Nach Art. 10 der VO (EG) Nr. 1371/2007 haben die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer zur Erteilung von Informationen und zur Ausgabe von Fahrkarten ein rechnergestütztes Informations- und Buchungssystem zu nutzen. Maßgebliche Rechtsgrundlage für die technische Ausgestaltung solcher Systeme bildet die VO (EU) Nr. 454/2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TSI TAP). In dieser technischen Spezifikation werden u.a. Regelungen zum Informationsaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrkartenverkäufern zur Ausstellung von Durchgangsfahrkarten und zu Buchungs- und Zahlungssystemen getroffen. Diese Vorgaben gelten für das regelspurige Eisenbahnsystem im Anwendungsbereich der TEIV.

Umsetzung der TSI TAP

Zur Umsetzung (insbesondere zur Umsetzung der Vorgaben nach Nr. 7 des Anhangs I) wurde zum einen eine Projektgruppe, unter Beteiligung der DB AG und des EBA, gebildet. Zum anderen wurde, veranlasst durch ein Schreiben der Verkehrskommissarin Bulc in 2016 an die Vorstände der DB AG, SNCF und TREN ITALIA - mit der Aufforderung der verstärkten Umsetzung der Vorgaben der TSI TAP -, von den benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Verein nach belgischem Recht gegründet. Die Anmeldung liegt derzeit beim Registergericht in Brüssel.

Ziel des Vereins ist es, die technischen Vorgaben und Dienste der TSI TAP zu organisieren. Neben den EVU sollen auch zukünftig Fahrkartenverkäufer (Reisebüros) einbezogen werden. Langfristiges Ziel ist der Aufbau eines gemeinsamen Informations- und Fahrscheinsystems, das das Ausstellen von Durchgangsfahrkarten im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht.

bbbb. Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Richtlinie)

Rechtsgrundlage:

Anwendungsbereich	
Verkehrsdienst	Grenzüberschreitender und inländischer multimodaler Personenverkehr
Netz	Alle Verkehrswege

Nach Art. 3 Buchstabe a IVS-RL stellt die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationendienste eine vorrangige Maßnahme für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen dar. Die Spezifikationen können nach Art. 6, 7 IVS-RL durch die Kommission in Form eines delegierten Rechtsaktes erlassen werden.

Nach Art. 2 Abs. 1 II i.V.m. Nr. 1.1 Vorrangiger Bereich II (Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement) des Anhangs I sollen die Spezifikationen die Festlegung von Maßnahmen enthalten, die erforderlich sind, um eine IVS-Rahmenarchitektur für die Europäische Union zu entwickeln, bei der speziell die Interoperabilität von IVS, die Kontinuität der Dienste und verkehrsträgerübergreifende Aspekte – beispielsweise ein multimodales interoperables Fahrscheinsystem - berücksichtigt werden.

Ergänzend zur IVS-RL ist die delegierte Verordnung zur Bereitstellung europaweiter multimodaler Reiseinformationendienste Nr. 2017/1926 am 10.11.2017 in Kraft getreten. Der Anwendungsbereich erstreckt sich auf alle Verkehrsträger und soll nach EG 9 nicht nur flächendeckend das TEN-T-Netz (vgl. Definition Art. 2 Nr. 5) umfassen, sondern im Interesse des Endnutzers auch andere Bereiche des Transportnetzes erfassen. Für die Bereitstellung der Daten ist ein „national access point“ im Sinne einer digitalen Schnittstelle einzurichten, Art. 2 Nr. 6, EG 10, 11.

Zwar ist das einzurichtende System zunächst auf die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen ausgerichtet und nicht auf den integrierten Fahrkartenverkauf, allerdings verlangt die delegierte Verordnung Nr. 2017/1926 bis zum Zeithorizont 1. Dezember 2020 nach Tarifnetzdaten (Tarifzonen/Haltestellen und Preisstufen) aus denen sich elektronische Fahrkartendienste entwickeln können.

Umsetzung

Die Umsetzung gemäß del. VO Nr. 2017/1926, hinsichtlich der Bereitstellung statischer und dynamischer Daten (Art. 4 und Art. 5) erfolgt stufenweise. Die im Anhang der del. VO unter Nummer 1.1 genannten Reise- und Verkehrsdaten für das TEN-V-Gesamtnetz sollen spätestens bis zum 1. Dezember 2019 bereitgestellt werden, die im Anhang Nummer 1.2 genannten Reise- und Verkehrsdaten bis zum 1. Dezember 2020 (z.B. Tarifnetzdaten), die im Anhang Nummer 1.3 genannten Reise- und Verkehrsdaten bis zum 1. Dezember 2021. Alle anderen Teile des Verkehrsnetzes der Union sind spätestens bis zum 1. Dezember 2023 einzubeziehen.

Insofern ist der nationale Zugangspunkt bis zum 01. Dezember 2019 einzurichten, um die geforderten Datenkategorien bereitstellen zu können.

bbb. Zugang zu den Systemen

aaaa. GWB/Kartellverfahren

Das Bundeskartellamt hatte im Januar 2014 ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung im Zusammenhang mit dem Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr gegen die Deutsche Bahn AG (DB AG) eingeleitet. Gegenstand des Verfahrens war die bundesweite Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten im Schienenpersonennah- und -fernverkehr einschließlich sämtlicher Vertriebskanäle. Verhaltensweisen der DB AG ließen darauf schließen, dass der Wettbewerb beim Vertrieb von Fahrkarten zulasten der Wettbewerber behindert werden könnte.

Im Rahmen dieses Verfahrens hat die DB AG verschiedene Verpflichtungszusagen zur Ausräumung der kartellrechtlichen Bedenken gemacht. Das Bundeskartellamt hat diese Verpflichtungszusagen durch förmlichen Beschluss vom 24.05.2016 nach § 32b GWB für verbindlich erklärt.

Die Verfügung ist bis zum 31.12.2023 befristet.

Diese Verpflichtungszusagen schaffen unter Berücksichtigung der aktuellen Marktsituation einen neuen Mindeststandard in der Zusammenarbeit zwischen EVU und ermöglichen es ihnen, einvernehmlich Vereinbarungen zu treffen, die über diesen Standard hinausgehen, wenn dies aufgrund der Marktentwicklung erforderlich ist. Sie betreffen insbesondere

- Abschaffung der Kopplung von Tarif- und Vertriebskooperationsverträgen und Reduzierung der Vertriebskooperation auf ein Mindestmaß,
- Identische Provisionsätze für zwingend erforderliche Vertriebskooperationen gegenüber Wettbewerbern im SPNV und im SPNV tätigen Tochtergesellschaften der DB AG und
- Verkauf von Fernverkehrsfahrkarten der DB AG durch Wettbewerber im SPNV an eigenen Fahrkartenautomaten.

bbbb. e-ticketing

Das BMVI hat eine Initiative zur digitalen Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) gestartet. In diesem Rahmen wurde gemeinsam mit Vertretern der Länder, der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und -verbände, der Industrie sowie der Verbraucherverbände eine Roadmap erarbeitet und verabschiedet, deren Ziel es u.a. ist, die sich ändernden Anforderungen der Kunden an die Mobilität und die digitalen Dienste im Rahmen einer Reisekette („Beförderung von Tür zu Tür“) zu berücksichtigen und diese durch die ÖPV-Branche aktiv mitzugestalten. Eine leistungsfähige digitale Infrastruktur und eine intelligente digitale Vernetzung des ÖPV können nur auf Basis von einheitlichen Standards realisiert werden (z. B. Verknüpfung von Systemen für die Fahrplaninformation und den Fahrscheinerwerb). Die in der Roadmap beschriebenen Visionen umfassen insbesondere

- multimodale, hochwertige, konsistente und durchgängige Reiseinformationen für den Kunden vor und während der kompletten Reise in Echtzeit;
- Verkehrsmittel und Verbundgrenzen überschreitende Tarifauskünfte sowie innovative, elektronische Tarifprodukte und einfaches, kundenfreundliches Ticketing – beispielsweise durch die Bereitstellung eines Single-sign-on oder einer gebündelten Mobilitätsabrechnung.

Als Beitrag des Bundes zur Umsetzung der in der Roadmap beschriebenen Maßnahmen hat das BMVI im Juni 2016 die Förderrichtlinie „eTicketing und digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr“ veröffentlicht. Auf dieser Grundlage werden entsprechende Förderprojekte

bundesseitig unterstützt. Am Beginn dieses Jahres sind zwölf Verbundvorhaben gestartet. Deren Laufzeit beträgt 21 Monate.

Schwerpunktmäßig werden solche Vorhaben gefördert, die eine überregionale und länderübergreifende Vernetzung von Fahrgastinformationssystemen sowie elektronischem Ticketing anstreben beziehungsweise die entsprechenden Grundlagen dafür schaffen. Beispielsweise sind die Verbindung und Integration regionaler Mobilitätsplattformen sowie ein deutschlandweites Clearing – ähnlich dem Roaming im Mobilfunkbereich – Fördergegenstände. Darüber hinaus werden weitere Innovationen im Bereich Ticketing und Vernetzung, wie z. B. die automatisierte Fahrpreisfindung oder moderne Be-in-/be-out-Systeme, unterstützt.

cccc. DELFI

Für die Fahrgast- und Kundeninformation ist zunächst die Bereitstellung eines ÖPV-Datenbestands über standardisierte Schnittstellen erforderlich. Hierzu wurde im Rahmen der Strategie DELFI 2020 die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern zur Umsetzung der nationalen und europäischen Anforderungen neu geregelt (siehe Pkt. 1.1.2). Die gegründete Betreiberorganisation DELFI e.V. sichert die Verfügbarkeit der für den Systemverbund erforderlichen Daten und Informationen durch den Aufbau und die Pflege eines integrierten ÖV- Datenbestandes (einschließlich Fernverkehre).

ccc. Entwicklungstendenz

Die Kommission hat eine Initiative zur Frage der Fahrgastrechte in multimodalen Reiseketten auf den Weg gebracht. Ziel der Initiative ist die Klärung, ob auf EU-Ebene gesetzliche Maßnahmen im Hinblick auf Fahrgastrechte in multimodalen Reiseketten erforderlich sind, insbesondere hinsichtlich folgender Fallgestaltungen:

- Reisende können im Rahmen eines Vertrages unterschiedliche Verkehrsträger nutzen
- Reisende können bei der Nutzung verschiedener Verkehrsträger auf der Grundlage jeweils getrennter Verträge keine Ansprüche bei verspassten Anschlüssen geltend machen.

Nicht zuletzt hat die Kommission im Rahmen der letzten Sitzung der Expertengruppe zur städtischen Mobilität nochmals deutlich gemacht, dass sie einen zweistufigen Ansatz verfolgt: Im ersten Schritt konzentriert sie sich dabei auf Reiseinformationen. Erst im zweiten Schritt wird das Thema Ticketing adressiert.

bb. Artikel 13a Absatz 1

Anwendungsbereich	
Verkehrsdienst	Inländischer Eisenbahnpersonenverkehr (SPFV und SPNV)
Netz	Inländisches Schienennetz

Nach Artikel 13a Absatz 1 können Mitgliedstaaten

- a) inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder
- b) beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten.

Die Regelung erfasst sowohl den SPFV als auch den SPNV. Zu nennende Anbieter im SPFV sind neben der DB Fernverkehr AG die EVU Locomore, HKX, Thalys, ÖBB. Im Rahmen des SPNV trifft die Verpflichtung eine Vielzahl von EVU.

Die Richtlinie überlässt es nach ihrem Wortlaut den Mitgliedstaaten, ob sie entsprechende Regelungen erlassen wollen.

Zu a) Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen

Nach Erwägungsgrund 31 der RL (EU) 2016/2370 gilt Folgendes:

„Um den Fahrgästen den Zugang zu Daten zu ermöglichen, die für die Planung von Reisen und die Buchung von Fahrscheinen innerhalb der Union erforderlich sind, sollten vom Markt entwickelte gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gefördert werden. Angesichts der Bedeutung der Förderung nahtloser öffentlicher Verkehrssysteme sollten die Eisenbahnunternehmen ermutigt werden, an der Entwicklung solcher Systeme zu arbeiten, um multimodale

und grenzüberschreitende Mobilitätsoptionen sowie Optionen der Mobilität von Tür zu Tür zu ermöglichen.“

Da ein solches System multimodales Reisen ermöglichen soll, erscheint es wenig sinnvoll ein System einzurichten, das den EVU eine solche Verpflichtung auferlegt, andere Verkehrsträger aber nicht einbezieht. Eine Verpflichtung anderer Verkehrsträger ist aber durch die umzusetzende Richtlinie nicht vorgesehen.

Zu b) Ermächtigung der zuständigen Behörden

Artikel 1Es bedarf keiner gesonderten Ermächtigung, da die zuständigen Behörden bereits in diesem Sinn tätig sind s.o (e-ticketing und DELFI). Im Rahmen der Strategie DELFI 2020 wurde die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern zur Umsetzung der nationalen und europäischen Anforderungen neu geregelt. Die gegründete Betreiberorganisation DELFI e.V. sichert die Verfügbarkeit der für den Systemverbund erforderlichen Daten und Informationen durch den Aufbau und die Pflege eines multimodalen Datenbestandes. Durch die Verknüpfung der deutschlandweiten Auskunft mit regionalen Ticketingsystemen werden diese in ihrer Bedeutung gestärkt. Der (Vorab-) Kauf von Fahrscheinen für andere Regionen wird durch die Vernetzung der regionalen Plattformen sukzessive erleichtert. Durch die Verknüpfung der integrierten ÖPNV-Daten mit den Angeboten des Fernverkehrs (Bahn, Fernbus, Flug) werden vollständige inter-und multimodale Auskünfte möglich, die auch „Smart Mobility“-Lösungen (z. B. mit Car-Sharing oder Bike-Sharing) unterstützen können. Die Entwicklungen in diesem Bereich sind vielfältig und vielversprechend. Eine gesetzliche Initiative wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als geeignet erachtet. Sollten auf dem Weg der Forschungsförderung sowie der vertraglichen Vereinbarungen innerhalb der Branche keine Fortschritte erzielt werden, bliebe immer noch eine gesetzliche Regelung im Sinne der Richtlinie.

III. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Richtlinie wird grundsätzlich 1:1 umgesetzt. In einzelnen Vorschriften werden über deren Vorgaben hinaus weitere Regelungen getroffen. Diese Ergänzungen dienen im Wesentlichen dazu, den Vollzug der Regelungen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

V. Alternativen

Zum Gesetzentwurf bestehen grundsätzlich immer dann Alternativen, wenn die Richtlinie durch eigene nationale Vorschriften ergänzt wird oder ein Wahlrecht zur Umsetzung, das die Richtlinie dem Mitgliedstaat einräumt, ausgeübt wird. Die tabellarische Gegenüberstellung der Vorschriften der Richtlinie zu den nationalen Vorschriften, auch mit dem Hinweis, wo keine Umsetzung erfolgt ist, findet sich in Anlage 1.

Im Übrigen siehe jeweils in der Begründung Besonderer Teil, insbesondere zu Artikel 1 Nummern 3 und 4 (§§ 8-8e) (Allgemein).

VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

2. Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

VII. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für die Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

2.a. zusätzlicher Erfüllungsaufwand

Es fällt ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 180.000 Euro an sowie ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von ca. 0,3 Millionen Euro. Darin enthalten sind fünf neue oder veränderte Informationspflichten mit zusätzlichen Bürokratiekosten von ca. 0,26 Millionen Euro jährlich.

2.b. One-in-One-out

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der europäischen Richtlinie (EU) 2016/2370 (Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2012/34/EU), die 1:1 umgesetzt wird. Anlage 1 stellt dar, welche Vorschriften des Entwurfs der Umsetzung welcher Artikel der Richtlinie dienen. Kenntlich gemacht sind auch die Regelungen des Entwurfs, die so nicht in der Richtlinie enthalten sind. Diese Regelungen sind erforderlich, um auf der Grundlage der Vorschriften der Richtlinie zu vollziehbaren nationalen Regelungen zu gelangen. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der sich aus diesem Gesetz ergibt, ist daher insgesamt nicht nach dem One-in-One-out-Ansatz zu kompensieren. Er unterfällt der Ausnahme der 1:1-Umsetzung von EU-Recht ins deutsche Recht, die auch dann vorliegt, wenn die Regelungen der Richtlinie der Ausfüllung bedürfen, um tatsächlich vollziehbar zu sein. Darüber hinaus enthält der Entwurf einige wenige Ergänzungen der Richtlinie, die rein national bedingt sind. Diese sind ebenfalls aus der Auflistung in Anlage 1 ersichtlich. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus diesen Ergänzungen jedoch nicht.

2.c. Differenzierung nach Größe der Unternehmen

Auf dem deutschen Eisenbahnmarkt sind zahlreiche Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Die Unternehmen sind von sehr unterschiedlicher Größe und Struktur. Wo es möglich und sinnvoll war, wurde bei der Darstellung des Erfüllungsaufwands nach kleineren und größeren Unternehmen differenziert. Insbesondere auf Grund der bestehenden Ausnahmenvorschriften im Eisenbahnregulierungsgesetz können die regulatorischen Anforderungen an die Unternehmen zum Teil sehr stark nach ihrer Größe variieren.

2.d. Evaluierung

Das Eisenbahnregulierungsgesetz ist am 2. September 2016 als Teil des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich in Kraft getreten.

Eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist ab Mitte 2019 unter enger Einbeziehung der Bundesnetzagentur vorgesehen. Diese wird sich auf die Erfahrungen mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz seit Inkrafttreten beziehen.

Die Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch den vorliegenden Gesetzentwurf werden auf Grundlage von Bewertungen durch die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt spätestens in fünf Jahren evaluiert werden, indem die oben genannte Evaluierung fortgeschrieben wird. Inhalt der Bewertung soll die Einschätzung sein, ob sich die neuen Regelungen bewährt haben und ob es Probleme bei der Anwendung gab oder Vorschläge für eine Nachsteuerung bestehen.

Die Evaluierung wird sich unter anderem beziehen auf die Koordinierungsmechanismen zwischen den Betreibern der Schienenwege und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ein Ziel des Gesetzentwurfs – entsprechend dem Ziel der zu Grunde liegenden Richtlinie – ist es, dass durch den Einsatz geeigneter Koordinierungsmechanismen eine gute Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen stattfindet (vgl. Erwägungsgrund 21 der Richtlinie (EU) 2016/2370). Die Koordinierungspflicht des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Zugangsberechtigten wird im Wege der Koordinierung des Geschäftsplans verankert.

Die entsprechende Regelung in § 9 ERegG zur Koordinierung des Geschäftsplans des Betreibers der Schienenwege wird auf ihre Zielerreichung anhand der folgenden Indikatoren geprüft: Anzahl der stattgefundenen Koordinierungen und Qualität der Leitlinien, die für die Koordinierung aufgestellt wurden. Die Daten dafür wird die Bundesnetzagentur auf der Grundlage eigener Erhebungen, Rückmeldungen und Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen liefern.

Weiterhin wird sich die Evaluierung beziehen auf die Aufstellung von Notfallplänen für den Fall von Großstörungen durch im Personenverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ziel dieser Regelung ist, die bestehenden Hilfeleistungen für Fahrgäste nach Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bei erheblichen, durch Großstörungen verursachten Verspätungen durch die Vorbereitung auf diesen Fall von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Kriterien für die Zielerreichung sind die Anzahl der vorliegenden Notfallpläne, ihre Qualität sowie die Bewährung in der Praxis. Die Daten dafür wird das Eisenbahn-Bundesamt auf der Grundlage eigener Erhebungen, Rückmeldungen und Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen liefern.

Auf Grundlage der Bewertungen von Bundesnetzagentur und Eisenbahn-Bundesamt wird über die Erforderlichkeit von Nachsteuerungen, soweit das EU-Recht diese zulässt, entschieden.

Da es sich bei dem vorliegenden Gesetzentwurf um eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht handelt, ergibt sich Bedarf an einer nationalen Evaluierung der Vorschriften gegebenenfalls schon früher im Rahmen einer Beteiligung am Evaluierungsverfahren der Kommission auf EU-Ebene (Artikel 63 Absatz 1 der durch Richtlinie (EU) 2016/2370 geänderten Richtlinie 2012/34/EU).

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a. Bund

Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 1,5 Millionen Euro (ausschließlich Personalkosten). Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt 164 108 Euro.

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich insgesamt auf 15,6 Stellen (davon 14,4 Stellen Bundesnetzagentur, sowie 1,2 Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt).

Für die Bundesnetzagentur ergibt sich aus dem Gesetzentwurf unter Zugrundelegung des vom Statistischen Bundesamts im Oktober 2012 herausgegebenen „Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ – in Verbindung mit der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen „Aktualisierten Lohnkostentabelle 2018“ sowie dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017 zu Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 23 613 Stunden, entsprechend Personalkosten in Höhe von 1 404 602 Euro. Dies entspricht insgesamt rund 14,4 Stellen.

Die einmalig entstehenden Personalkosten betragen ca. 164 108 Euro. Zusätzliche Sachkosten entstehen weder einmalig noch jährlich.

Für das Eisenbahn-Bundesamt ergibt sich aus dem Gesetzentwurf unter Zugrundelegung des vom Statistischen Bundesamts im Oktober 2012 herausgegebenen „Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ – in Verbindung

mit der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen „Aktualisierten Lohnkostentabelle 2018“ sowie dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017 zu Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 1 977 Stunden, entsprechend Personalkosten in Höhe von 85 815 Euro. Dies entspricht rund 1,2 Stellen. Es entstehen keine einmaligen Personalkosten und keine jährlichen oder einmaligen Sachkosten.

Die Mehrausgaben sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

b. Länder und Kommunen

Für die Länder werden die jährlichen Mehrkosten des Gesetzentwurfs auf ca. 65 000 Euro (ausschließlich jährliche Personalkosten) geschätzt.

4. Berechnungsgrundlagen

Die aktualisierten Lohnkostentabellen 2018 (Stand 15.11.2017) wurden zu Grunde gelegt. Im Übrigen wurde der Leitfaden Erfüllungsaufwand aus September 2012 sowie ergänzend das Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017 zu den Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für 2016 zu Grunde gelegt.

4.a. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Aus der Lohnkostentabelle Wirtschaft, Stand 15.11.2017 werden die Lohnkostensätze aus dem Wirtschaftsabschnitt H, Verkehr und Lagerei, zugrunde gelegt (einfaches Qualifikationsniveau 21,80 Euro/h, mittleres Qualifikationsniveau 27,50 Euro/h und hohes Qualifikationsniveau 63,40 Euro/h; Durchschnitt 28,10 Euro).

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft enthält die Anlage 2.

4.b. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für Bund und Länder

Die Sätze aus der Lohnkostentabelle Verwaltung (Stand 15.11.2017) wurden zu Grunde gelegt (Kategorie Bund: einfacher Dienst 27,80 Euro/h, mittlerer Dienst 31,70 Euro/h, gehobener Dienst 43,40 Euro/h, höherer Dienst 65,40 Euro/h; Durchschnitt 38,80 Euro/h).

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung (Bund und Länder) enthalten die Anlagen 3 und 4.

Zu den für die reine Erfüllung der neuen Aufgaben erforderlichen Mehraufwand an Stunden und den damit verbundenen Personalkosten wurde gemäß der Anlage zum Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017 zu den Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für 2016, Seite 3 Abschnitt 3 ein Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 30 % aufgeschlagen. Dieser Zuschlag umfasst die mit der Einstellung neuen Personals für die Erfüllung der neuen Aufgaben zusätzlichen Aufwände in den Querschnittsbereichen (Personalbereich, IT-Bereich, Innerer Dienst, Haushalt, etc.). Ohne diesen Aufschlag würde die Zuweisung neuen Personals den damit verbundenen Aufgabenzuwachs in den Querschnittsbereichen nicht mit berücksichtigen. Daher ist der Aufschlag bei allen Laufbahngruppen vorzunehmen. Angesetzt wurde ergänzend für den zusätzlichen Sach- und Personalaufwand in der Bundesverwaltung ein Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 30 % gemäß BMF-Rundschreiben (Anlage zum Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 21. August 2017 zu den Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für 2016, Seite 3 Abschnitt 3).

Die anfallenden Personalstunden wurden zur Veranschaulichung in Stellenbedarf je Laufbahngruppe umgewandelt. Dabei wurde zu Grunde gelegt, dass gemäß Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017, Anlage, Seite 3 von 137 Arbeitsstunden eines Beamten pro Monat auszugehen ist. Entsprechend werden für ein Jahr $12 \times 137 = 1\,644$ Arbeitsstunden zu Grunde gelegt.

VIII. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

IX. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

Mehrere Managementregeln und Indikatoren für Nachhaltigkeit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind betroffen. In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der Schiene gefördert, indem die Bedingungen innerhalb der Europäischen Union weiter angeglichen werden. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird dadurch wettbewerbsfähiger, auch im intermodalen Wettbewerb, und wird insgesamt gestärkt. Denn die europaweite Angleichung von Rechtsvorschriften erleichtert den Schienenverkehr in Europa.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr werden durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union attraktiver und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

Auch anderen Indikatoren wird durch die Auswirkungen des Gesetzes mittelbar Rechnung getragen:

Der Indikator „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten“ wird durch den Gesetzentwurf positiv berührt. Denn europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für den Eisenbahnsektor erleichtern auch Investitionen in diesem Bereich.

X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Anlage 1 zur Begründung Allgemeiner Teil

Gegenüberstellung von Richtlinie und nationaler Umsetzung

Grau hinterlegt sind die Regelungsinhalte (neue Regelungen, wesentliche Änderungen) des aktuellen Gesetzentwurfs.

RL	K	Ar	B	Ab	B	S	B	Nr	B	Gesetz	§	B	Ab	B	S	B	Nr.	Umsetzung; Änderungs-RL
2012/34/EU	I	1		1			a			ERegG	1		1				1	
2012/34/EU	I	1		1			a			ERegG	1		1				2	
2012/34/EU	I	1		1			b			AEG	6		ff					
2012/34/EU	I	1		1			c			ERegG	1		1				3	
2012/34/EU	I	1		2						ERegG	1		2					
2012/34/EU	I	2		1		1				ERegG	2		1					
2012/34/EU	I	2		1		2				ERegG	2		2					
2012/34/EU	I	2		2			a											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			b											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			c											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			d			AEG	6		1		2			
2012/34/EU	I	2		3			a			ERegG	2		3				1	
2012/34/EU	I	2		3			a			ERegG	2		3				2a	
2012/34/EU	I	2		3			b			ERegG	2		3				2b	
2012/34/EU	I	2		3			c			ERegG	2		3				2c	
2012/34/EU	I	2		3			d			ERegG	15							
2012/34/EU	I	2		3	a					ERegG	2		3				3	4. EP
2012/34/EU	I	2		3	b					ERegG	2		3				4	4. EP
2012/34/EU	I	2		4						ERegG	2		7					
2012/34/EU	I	2		5														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		6														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		7														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		8														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		8	a													4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	2		9														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		10														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		11						ERegG	2		8					
2012/34/EU	I	2		12														4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	2		13														4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	3						1		AEG	2		3					
2012/34/EU	I	3						2		AEG	2		7					
2012/34/EU	I	3						2	a	AEG			7a					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	a	AEG	2		7a					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	b	AEG	2		7b					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	c	AEG	2		7c					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	d	AEG	2		7d					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	e	AEG	2		7e					4. EP
2012/34/EU	I	3						2	f	ERegG	1		4a					4. EP

2012/34/EU	II	5		3		a											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3		b											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3		c											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3		d											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3		e											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		4													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	6		1	1			ERegG	7		1						
2012/34/EU	II	6		1	1			ERegG	7		2						
2012/34/EU	II	6		1	2			ERegG	7		3						
2012/34/EU	II	6		2													4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	6		3				ERegG	7		4						
2012/34/EU	II	6		4				ERegG	7		5						
2012/34/EU	II	7	.	1	1			AEG	2		7						4. EP
2012/34/EU	II	7	.	1	2			ERegG	8	.	2		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	.	1	3			ERegG	8	.	2		2				4. EBP
2012/34/EU	II	7	.	1	3			ERegG	8	.	2		3				4. EP
2012/34/EU	II	7	.	2				ERegG	8	.	1						4. EP
2012/34/EU	II	7	.	3		a		ERegG	8	.	3				1		4. EP
2012/34/EU	II	7	.	3		b		ERegG	8	.	3				2		4. EP
2012/34/EU	II	7	.	3		c		ERegG	8	.	3				3		4. EP
2012/34/EU	II	7	.	3		d		ERegG	8	.	3				4		4. EP
2012/34/EU	II	7	.	4	1			ERegG	8	.	4		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	.	4	2			ERegG	8	.	4		2				4. EP
keine RL								ERegG	8	.	4		3				Klarstellung zu Satz 2
2012/34/EU	II	7	.	5	1			ERegG	8	.	5		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	.	5	2			ERegG	8	.	5		2				4. EP
2012/34/EU	II	7	.	6				ERegG	8	.	7						4. EP
2012/34/EU	II	7	a	1				ERegG	8	a	1						4. EP
2012/34/EU		7	a	2		a		ERegG	8	a	3				1		4. EP
2012/34/EU		7	a	2		b		ERegG	8	a	3				2		4. EP
2012/34/EU		7	a	2		c		ERegG	8	a	3				3		4. EP
2012/34/EU	II	7	a	2				ERegG	8	a	3						4. EP
2012/34/EU	II	7	a	3													4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	a	4													4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	b	1				ERegG	8	b	1						4. EP
2012/34/EU	II	7	b	2				ERegG	8	b	3						4. EP
2012/34/EU	II	7	b	3				ERegG	8	b	4						4. EP
2012/34/EU	II	7	c	1	3			ERegG	8	c	1		2				4. EP
2012/34/EU	II	7	c	1			a										4. EP - keine Umsetzung erforderlich

2012/34/EU	II	7	c	1				b	ERegG	8	c	1		1		4. EP
2012/34/EU	II	7	c	2												4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	c	3												4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	c	4		1			ERegG	8	c	2		1		4. EP
2012/34/EU	II	7	c	4		2			ERegG	8	c	2		3		4. EP
2012/34/EU	II	7	d	1		1			ERegG	8	d	1				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	1		2			ERegG	8	d	1		2		4. EP - Mit der präziseren Formulierung der Erwägungsgründe (EW 18) umgesetzt.
2012/34/EU	II	7	d	1		2			ERegG	8	d	2				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	2					ERegG	8	d	3				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	3					ERegG	8	d	4				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	4					ERegG	8	d	5				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	5					ERegG	80		8				4. EP - mit notwendiger Ergänzung (Klarstellung)
2012/34/EU	II	7	d	6					ERegG	8	d	6				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	7					ERegG	8	d	7				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	8					ERegG	8	d	8				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	9					ERegG	8	d	9				4. EP
2012/34/EU	II	7	d	10												4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	e	1		1			ERegG	8	e			1		
2012/34/EU	II	7	e			1			ERegG	9		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	e			2			ERegG	9		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	e			3			ERegG	9		1				
2012/34/EU	II	7	e			4	a		ERegG	9		2	a			4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	b		ERegG	9		2	b			4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	c		ERegG	9		2	c			4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	d		ERegG	9		2	d			4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	e		ERegG	9		2	e			4. EP
2012/34/EU	II	7	e			5			ERegG	9		3		1		4. EP
2012/34/EU	II	7	e			6			ERegG	9		3		2		4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		a	ERegG	8	e			2	a	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		b	ERegG	8	e			2	b	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		c	ERegG	8	e			2	c	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		d	ERegG	8	e			2	d	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		e	ERegG	8	e			2	e	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		f	ERegG	8	e			2	f	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		g	ERegG	8	e			2	g	4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		2			ERegG	8	e			3		4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		3			ERegG	8	e			4		4. EP

2012/34/EU	II	7	f	2														4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	8		1					BSWAG	3		1						
2012/34/EU	II	8		1					BSWAG	4		1						
2012/34/EU	II	8		2					BSWAG	8		1						
2012/34/EU	II	8		3					ERegG	9		1						
2012/34/EU	II	8		4					ERegG	31		2						
2012/34/EU	II	9		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	9		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	9		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	10		1	a													4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	10		1					ERegG	10		1						
2012/34/EU	II	10		2		1			ERegG	10		2		1				4. EP
2012/34/EU	II	10		2		2			ERegG	10		2		2				4. EP
2012/34/EU	II	11	.	1														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2			a											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2			b											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2			c											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2			d											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	a											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	b											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	c											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	d											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		2												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		1												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		2												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		3			ERegG	10		4						4. EP
2012/34/EU	II	11	.	4		4			ERegG	10		4						4. EP
2012/34/EU	II	11	.	5														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	6														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	a					1										4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	a					2										4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		4														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		5														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	13	a	1														4. EP - keine Umsetzung erf.

2012/34/EU	II	13	a	2														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	13	a	3					AEG	4		8						4. EP
2012/34/EU	II	13		1					ERegG	11		1						
2012/34/EU	II	13		2					ERegG	11		2						
2012/34/EU	II	13		3		1			ERegG	12		1		1				
2012/34/EU	II	13		3		2			ERegG	12		1		2				
2012/34/EU	II	13		3		3			ERegG	12		2						
2012/34/EU	II	13		3		4			ERegG	12		3						
2012/34/EU	II	13		4		1			ERegG	13		1						
2012/34/EU	II	13		4		2			ERegG	13		3						
2012/34/EU	II	13		4		3			ERegG	13		6						
2012/34/EU	II	13		4		4			ERegG	13		4						
2012/34/EU	II	13		5		1			ERegG	13		2		1				
2012/34/EU	II	13		5		2			ERegG	13		5						
2012/34/EU	II	13		6					AEG	11		1		5				
2012/34/EU	II	13		7					ERegG	14		1						
2012/34/EU	II	13		8					ERegG	14		2						
2012/34/EU	II	13		9					ERegG	11		3						
2012/34/EU	II	13		9					ERegG	16								
2012/34/EU	II	14		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		4														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		5														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		3					ERegG	17		2						
2012/34/EU	II	15		4		a			ERegG	17		3					1	
2012/34/EU	II	15		4		b			ERegG	17		3					2	
2012/34/EU	II	15		4		c			ERegG	17		3					3	
2012/34/EU	II	15		4		d			ERegG	17		3					4	
2012/34/EU	II	15		4		e			ERegG	17		3					5	
2012/34/EU	II	15		4		f			ERegG	17		3					6	
2012/34/EU	II	15		4		g			ERegG									keine Umsetzung erf. Aufgabe d. Kom.
2012/34/EU	II	15		4					ERegG	17		3						
2012/34/EU	II	15		5					ERegG	17		5						
2012/34/EU	II	15		6					ERegG	17		6						
2012/34/EU	III	16							AEG	5		1a						
2012/34/EU	III	17		1					AEG	6		3						
2012/34/EU	III	17		2					AEG	6	g	1						
2012/34/EU	III	17		2					AEG	6		2						

2012/34/EU	IV	29		1		3				ERegG	19		3					
2012/34/EU	IV	29		1		4				ERegG	31							
2012/34/EU	IV	29		1		5												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	29		2						ERegG	23		1					
2012/34/EU	IV	29		3						ERegG	23		2					
2012/34/EU	IV	29		4						ERegG	4		1					
2012/34/EU	IV	30		1						ERegG	25							
2012/34/EU	IV	30		1						ERegG	26							
2012/34/EU	IV	30		1						ERegG	29							
2012/34/EU	IV	30		2		1				ERegG	29							
2012/34/EU	IV	30		2		2												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	30		3						ERegG	25							
2012/34/EU	IV	30		3						ERegG	29							
2012/34/EU	IV	30		4						ERegG	26		1					
2012/34/EU	IV	30		5						ERegG	29		1					
2012/34/EU	IV	30		6		1				ERegG	29		4		1			
2012/34/EU	IV	30		6		2				ERegG	29		4		2			
2012/34/EU	IV	30		6		3				ERegG	29		6					
2012/34/EU	IV	30		7						ERegG	24		2					
2012/34/EU	IV	30		8						ERegG	24		4					
2012/34/EU	IV	31		1						ERegG	34		1					
2012/34/EU	IV	31		2						ERegG	34		2					
2012/34/EU	IV	31		3		1				ERegG	34		3					
2012/34/EU	IV	31		3		2												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		3		3				ERegG	34		4		1			
2012/34/EU	IV	31		3		4				ERegG	34		4		2			
2012/34/EU	IV	31		4						ERegG	35		1					
2012/34/EU	IV	31		5		1				ERegG	35		2		1			
2012/34/EU	IV	31		5		2				ERegG	35		2		2			
2012/34/EU	IV	31		5		3												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		5		4												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		5		5												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		5		6				ERegG	35		2		4			
2012/34/EU	IV	31		5		7				ERegG	35		2		6			
2012/34/EU	IV	31		5		8												keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		5		9				ERegG	35		2		7			
2012/34/EU	IV	31		6						ERegG	35		4					
2012/34/EU	IV	31		7						ERegG	32		1					
2012/34/EU	IV	31		8						ERegG	35		5					
2012/34/EU	IV	31		9														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	31		10						ERegG	35		6					
2012/34/EU	IV	32		1		1				ERegG	36		1		1			

2012/34/EU	IV	32		1		2				ERegG	36		1		2			
2012/34/EU	IV	32		1		3				ERegG	36		2		3			
2012/34/EU	IV	32		1		4				ERegG	36		2		1			
2012/34/EU	IV	32		1		5				ERegG	36		2		2			
2012/34/EU	IV	32		1		6				ERegG	36		3		1			
2012/34/EU	IV	32		1		7				ERegG	36		3		2			
2012/34/EU	IV	32		1		8				ERegG	36		3		3			
2012/34/EU	IV	32		1		9				ERegG	36		3		4			
2012/34/EU	IV	32		1		10				ERegG	36		3		5			
2012/34/EU	IV	32		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	32		3						ERegG	36		4					
2012/34/EU	IV	32		4		1				ERegG	36		5		1			4. EP
2012/34/EU	IV	32		4		2				ERegG	36		5		2			4. EP
2012/34/EU	IV	32		4		3				ERegG	36		5		4			4. EP
2012/34/EU	IV	32		4		4				ERegG	36		5		5			4. EP
2012/34/EU	IV	32		5						ERegG	23		2					
2012/34/EU	IV	32		6						ERegG	19		2					
2012/34/EU	IV	33		1						ERegG	38		1					
2012/34/EU	IV	33		2						ERegG	38		2					
2012/34/EU	IV	33		3						ERegG	38		3					
2012/34/EU	IV	33		4						ERegG	38		4					
2012/34/EU	IV	33		5						ERegG	38		5					
2012/34/EU	IV	34		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		4														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	35		1						ERegG	39		2					
2012/34/EU	IV	35		2						ERegG	39		3					
2012/34/EU	IV	35		3						ERegG	39		5					
2012/34/EU	IV	36				1				ERegG	40		1		1			
2012/34/EU	IV	36				2				ERegG	40		1		2			
2012/34/EU	IV	36				3				ERegG	40		1		3			
2012/34/EU	IV	36				4				ERegG	40		1		4			
2012/34/EU	IV	36				5				ERegG	66		4					
2012/34/EU	IV	36				6				ERegG	40		1		1			
2012/34/EU	IV	36				7				ERegG	40		2					
2012/34/EU	IV	37		1						ERegG	41		1					
2012/34/EU	IV	37		2						ERegG	41		2					
2012/34/EU	IV	38		1		1				ERegG	42		1		1			
2012/34/EU	IV	38		1		2				ERegG	42		1		2			
2012/34/EU	IV	38		1		3				ERegG	42		2					
2012/34/EU	IV	38		1		4				ERegG	42		3					

2012/34/EU	IV	43	3					ERegG	50	2					
2012/34/EU	IV	44	1					ERegG	51	1	1				
2012/34/EU	IV	44	2					ERegG	51	1	2				
2012/34/EU	IV	44	3					ERegG	51	2					
2012/34/EU	IV	44	4					ERegG	51	3					
2012/34/EU	IV	45	1					ERegG	52	1					
2012/34/EU	IV	45	2					ERegG	52	2					
2012/34/EU	IV	45	3					ERegG	53	1					
2012/34/EU	IV	45	4					ERegG	53	2					
2012/34/EU	IV	46	1					ERegG	52	3					
2012/34/EU	IV	46	2					ERegG	52	4					
2012/34/EU	IV	46	3			a		ERegG	52	5				1	
2012/34/EU	IV	46	3			b		ERegG	52	5				2	
2012/34/EU	IV	46	3			c		ERegG	52	5				3	
2012/34/EU	IV	46	3			d		ERegG	52	5				4	
2012/34/EU	IV	46	4					ERegG	52	6					
2012/34/EU	IV	46	5					ERegG	52	1					
2012/34/EU	IV	46	6					ERegG	52	7					
2012/34/EU	IV	47	1					ERegG	55	1					
2012/34/EU	IV	47	2					ERegG	55	2					
2012/34/EU	IV	47	3					ERegG	55	3					
2012/34/EU	IV	47	4	1				ERegG	55	4	1				
2012/34/EU	IV	47	4	2											Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	47	4	3											Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	47	4	4				ERegG	55	4	3				
2012/34/EU	IV	47	5					ERegG	55	5					
2012/34/EU	IV	47	6					ERegG	55	6					
2012/34/EU	IV	48	1	1				ERegG	56	1					
2012/34/EU	IV	48	1	2				ERegG	56	2					
2012/34/EU	IV	48	2					ERegG	56	3					
2012/34/EU	IV	49	1					ERegG	57	1					
2012/34/EU	IV	49	2					ERegG	57	2					
2012/34/EU	IV	49	3					ERegG	57	3					
2012/34/EU	IV	50	1					ERegG	58	1					
2012/34/EU	IV	50	2					ERegG	58	2					
2012/34/EU	IV	50	3					ERegG	58	3					
2012/34/EU	IV	51	1					ERegG	59	1					
2012/34/EU	IV	51	2	2	a			ERegG	59	1				1	
2012/34/EU	IV	51	2	2	b			ERegG	59	1				2	
2012/34/EU	IV	51	2	2	c			ERegG	59	1				3	
2012/34/EU	IV	51	2	2	d			ERegG	59	1				4	
2012/34/EU	IV	51	2	3				ERegG	59	1					
2012/34/EU	IV	51	3	4				ERegG	59	4					

2012/34/EU	IV	51		3		a			ERegG	59		4				1	
2012/34/EU	IV	51		3		b			ERegG	59		4				2	
2012/34/EU	IV	51		4		a			ERegG	59		5				1	
2012/34/EU	IV	51		4		b			ERegG	59		5				2	
2012/34/EU	IV	52		1					ERegG	60		1					
2012/34/EU	IV	52		2					ERegG	60		3					
2012/34/EU	IV	53		1					ERegG	61		1					
2012/34/EU	IV	53		2					ERegG	61		2					
2012/34/EU	IV	53		3	1				ERegG	61		3	1				
2012/34/EU	IV	53		3	2				ERegG	61		3	2				4. EP
2012/34/EU	IV	54		1	1				ERegG	62		1	1				
2012/34/EU	IV	54		1	2				ERegG	62		1	2				
2012/34/EU	IV	54		1	3				ERegG	62		1	3				4. EP
2012/34/EU	IV	54		1	4				ERegG	62		1	4				4. EP
2012/34/EU	IV	54		2					ERegG	62		2	3				
2012/34/EU	IV	54		3													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	55		1	1				BEGTPG	1		1					
2012/34/EU	IV	55		1	1				BEVVG	4		1					
2012/34/EU	IV	55		1	1				BEVVG	4		2					
2012/34/EU	IV	55		1	2				BEGTPG	1		2					
2012/34/EU	IV	55		1	3				BEGTPG	1		2					
2012/34/EU	IV	55		1	4				BEGTPG	2		1					
2012/34/EU	IV	55		1	4				BEGTPG	2		2					
2012/34/EU	IV	55		2					BEGTPG	1							
2012/34/EU	IV	55		2					BEVVG	4		2					
2012/34/EU	IV	55		3	1				BEGTPG	2		3					
2012/34/EU	IV	55		3	2				BEGTPG	3		3					
2012/34/EU	IV	55		3	3				BEGTPG	4		1					
2012/34/EU	IV	55		3	3				BEGTPG	4		5					
2012/34/EU	IV	55		3	4				BEGTPG	3		3					
2012/34/EU	IV	55		3	5				BEVVG	4	a	1					
2012/34/EU	IV	55		3	6				BEVVG	4	a	2					
2012/34/EU	IV	55		3	7				BEVVG	4	a	4					
2012/34/EU	IV	55		3	8				BEVVG	4		3					
2012/34/EU	IV	55		3	8				BEVVG	4		3a					
2012/34/EU	IV	55		3	9				BEVVG	4	a	5					
2012/34/EU	IV	56		1	a				ERegG	66		4				1	
2012/34/EU	IV	56		1	b				ERegG	66		4				3	
2012/34/EU	IV	56		1	c				ERegG	66		4				4	
2012/34/EU	IV	56		1	d				ERegG	66		4				5	
2012/34/EU	IV	56		1	e				ERegG	66		4				6	
2012/34/EU	IV	56		1	f				ERegG	66		4				8	
2012/34/EU	IV	56		1	g				ERegG	66		4				7	
2012/34/EU	IV	56		1	h				ERegG	66		4				9	4. EP

2012/34/EU	IV	56	1	i		ERegG	66	4		10	4. EP
2012/34/EU	IV	56	1	j		ERegG	66	4		11	4. EP
2012/34/EU	IV	56	1			ERegG	66	1			
2012/34/EU	IV	56	2	1		ERegG	17	2		2i	4. EP
2012/34/EU	IV	56	2			ERegG	66	4			4. EBP
2012/34/EU	IV	56	3	1		BEVVG	6	1			
2012/34/EU	IV	56	3	2		BEVVG	6	2	1		
2012/34/EU	IV	56	3	3		BEVVG	6	2	2		
2012/34/EU	IV	56	3	4		BEVVG	6	2	3		
2012/34/EU	IV	56	3	5		BEVVG	6	2	4		
2012/34/EU	IV	56	4			ERegG	67	2			
2012/34/EU	IV	56	5			BEGTPG	2	3			
2012/34/EU	IV	56	6								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	56	7			ERegG	67	3			
2012/34/EU	IV	56	8	1		ERegG	67	4			
2012/34/EU	IV	56	8	2		ERegG	67	6			
2012/34/EU	IV	56	8	3		ERegG	67	1			
2012/34/EU	IV	56	8	4		ERegG	67	5			
2012/34/EU	IV	56	8	5		ERegG	67	5			
2012/34/EU	IV	56	9	1		ERegG	68	1	1		
2012/34/EU	IV	56	9	2		ERegG	68	1	2		
2012/34/EU	IV	56	9	3		ERegG	68	1	3		
2012/34/EU	IV	56	9	4		BEVVG	6	2			
2012/34/EU	IV	56	9	4		BEVVG	6	3			
2012/34/EU	IV	56	9	5		ERegG	67	1	2		
2012/34/EU	IV	56	9	6		ERegG	68	2			
2012/34/EU	IV	56	10								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	56	11			ERegG	68	5			
2012/34/EU	IV	56	12	1		ERegG	70	1	1		4. EP
2012/34/EU	IV	56	12	2		ERegG	70	1	2		4. EP
2012/34/EU	IV	56	12	3		ERegG	70	1	3		
2012/34/EU	IV	56	12	4		ERegG	70	1	4		
2012/34/EU	IV	56	12	5		ERegG	70	2			
2012/34/EU	IV	56	12	6		ERegG	70	3			4. EP
2012/34/EU	IV	56	12	7		ERegG	70	4			4. EP
2012/34/EU	IV	56	13			ERegG	70	5			
2012/34/EU	IV	57	1			ERegG	75	1			
2012/34/EU	IV	57	2			ERegG	75	2			
2012/34/EU	IV	57	3	a	1	ERegG	75	3	a		4. EP
2012/34/EU	IV	57	3	a	2						4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	IV	57	3			ERegG	75	3			
2012/34/EU	IV	57	4			ERegG	75	4			

2012/34/EU		A 9															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU		A10															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	0		8	1			ERegG	8	.	6							4.EP -Umsetzung Erwägungsgrund 8, Satz 1 RL
2012/34/EU	0		11	2			ERegG	8	b	2							Umsetzung von Erwägungsgrund 11, Satz 2
2012/34/EU	0		18	1			ERegG	8	d	2							4. EP
2012/34/EU	0		18	2			ERegG	8	d	2							4. EP
2012/34/EU	0		18	3			ERegG	8	d	3		2					4. EP
keine RL							AEG	1		1							Abgrenzung zum ERegG
keine RL							ERegG	1		3							Abgrenzung zu anderen Gesetzen
keine RL							ERegG	1		4							Definitionen im AEG
keine RL							ERegG	1		11							notwendige Definition
keine RL							ERegG	1		19							
keine RL							ERegG	1		23							notwendige Definition
keine RL							ERegG	1		24							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		6							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		8							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		12							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		13							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		14							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		15							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		18							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		19							notwendige Definition
keine RL							AEG	2		22							notwendiges Entscheidungsverfahren
keine RL							ERegG	2		4							Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL							ERegG	2		6a							Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL							ERegG	63		1		5					Klarstellung
keine RL							ERegG	2		5							Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL							ERegG	2		6							Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL							AEG	3		2							Klarstellung

keine RL										ERegG	8	c	2		2			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	8	d	3		1			4. EP - notwendige Ergänzung
keine RL										ERegG	10		3					notwendige Ergänzung für inländ. Unternehmen (vorher: Abs. 4)
keine RL										AEG	13		1		2			Klarstellung
keine RL										AEG	13		3					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	a						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	b						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	c						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	d						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14		2					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	14		3					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	15		1					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		2					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		3					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		4					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		5					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	17		3				7	notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	17		4					notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL										ERegG	19		2					Verfahrenserleichterung
keine RL										ERegG	19		4					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs

keine RL										ERegG	28							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	29		1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	29		2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	30		1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	30		2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										AEG	31							Redaktion
keine RL										ERegG	31							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										AEG	32							Redaktion
keine RL										ERegG	34							Ausgestaltung der Entgeltregelung
Keine RL										ERegG	35		2		3			
Keine RL										ERegG	35		2		5			
keine RL										ERegG	36		5		3			notwendige Ergänzung, Klarstellung
keine RL										ERegG	36		5		6			Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	36		6					Klarstellender Hinweis zum Vorrang von Europarecht
keine RL										ERegG	36		1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	36		4					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										AEG	38		3					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	38		4					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	40		1					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	40		2					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	40		3					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	41		1		2			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		3			Regelung für Baumaßnahmen

keine RL										ERegG	41		1		4			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		5			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		6			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		2					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	42		1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	42		2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		3					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		4					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		5					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	44		8					Klarstellung
keine RL										ERegG	46		6					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	49		8					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	49		9					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	50							Klarstellung
keine RL										ERegG	51							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	56		2					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	60							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	61							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	62		1		5			Verbesserung für Zugangsberechtigte

Anlage 2 zur Begründung Allgemeiner Teil**Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft****A. Zusammenfassung:**

Für die Wirtschaft ergeben sich einmalige Kosten in Höhe von 179 241 Euro (ausschließlich einmalige Personalkosten) – davon 126 132 Euro aus dem ERegG und 53 109 Euro aus dem AEG.

Jährliche Mehrkosten für die Wirtschaft ergeben sich in Höhe von 292 015 Euro (ausschließlich Personalkosten) – davon 235 871 Euro aus dem ERegG und 56 144 Euro aus dem AEG.

Zusätzliche Sachkosten entstehen der Wirtschaft weder einmalig noch jährlich.

B. Darstellung des Erfüllungsaufwands Wirtschaft je gesetzlicher Tatbestand**Inhaltsübersicht**

§ im ERegG	IP (ja/nein)	Beschreibung
§ 8 Abs. 2	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Aufstellen der Regeln zur Unparteilichkeit und zu Interessenkonflikten
§ 8 Abs. 3	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben zu unvereinbaren Positionen in Vorstand und Aufsichtsrat
§ 8 Abs. 5	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einführung von getrennten Berechtigungsmodellen bei den Informationssystemen und Beachtung der Vorgaben bei der Vergabe von Zugriffsrechten
§ 8 Abs. 6, § 8a Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Regelungen zur Unabhängigkeit von Personen, die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen, dem Verkehrsmanagement sowie der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen
§ 8b Abs. 2	ja	Gewährung von Zugang zu Informationen zu Verkehrsmanagement, Erneuerungs- und Instandhaltungsplanungsprozessen
§ 8d Abs. 4, 5, 6 und 7	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Gewährung und Bezug von Darlehn durch Betreiber der Schienenwege
§ 8d Abs. 8	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzerninterner Verrechnungspreise
§§ 8d Abs. 9-11	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege
§ 8e	nein	Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Hauptinfrastrukturbetreibern anderer Mitgliedstaaten in einem Netzwerk

§ 9 Abs. 2	ja	Pflicht des Betreibers der Schienenwege zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen
§ 9 Abs. 3	ja	Erstellung von Leitlinien zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den Hauptinfrastrukturbetreiber
§ 10	nein	Gewährung des umfassenden Zugangsrechtes, auch bei nicht grenzüberschreitenden Verkehren
§ 36 Absatz 5	nein	Einhaltung der Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung
§ 62 Abs. 1	ja	Informationsweitergabe an andere Betreiber der Schienenwege bei netzübergreifenden Verkehren
§ im AEG	IP (ja/nein)	Beschreibung
§ 4 Absatz 8	ja	Aufstellung von Notfallplänen zur Durchführung des Artikels 18 der VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten

Im Einzelnen

§ 8 Abs. 2	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Aufstellen der Regeln zur Unparteilichkeit und zu Interessenkonflikten	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		6		15 216		
	<u>Erläuterungen:</u> Die Mitglieder des Aufsichtsrats, des Vorstand und die diesen unmittelbar unterstellten Führungskräfte werden durch § 8 Abs. 2 ERegG zu diskriminierungsfreiem Handeln und zu besonderer Unparteilichkeit verpflichtet. Zu Sicherstellung dieser					

	<p>Pflichten hat der Betreiber der Schienenwege ein Regelwerk zur Unparteilichkeit der Entscheider und zum Umgang mit Interessenkonflikten zu veröffentlichen. Hierfür wird einmalig 1 Personenwoche à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit höherer Qualifikation (63,40 €/h) zu erbringen wären.</p> <p>Wegen der Möglichkeit von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>6 x 40h x 63,40 €/h = 15 216 €</p>
--	---

§ 8 Abs. 3	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Einhaltung der Vorgaben zu unvereinbaren Positionen in Vorstand, Aufsichtsrat	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
			J	E	J	E
		6	413	13 200		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege regelt § 8 Abs. 3 ERegG mehrere Konstellationen, deren gleichzeitige Ausübung durch eine Person zur Erreichung des vorgenannten Zwecks als unvereinbar anzusehen ist.</p> <p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p>						

	<p>Zur Umsetzung der Unvereinbarkeitsregelungen sind beim Betreiber der Schienenwege einmalig die von § 8 Abs. 3 ERegG benannten Personen dahingehend zu überprüfen, ob derartige unvereinbare Tätigkeiten bestehen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p>$6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}$</p> <p>Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Personalentscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der Personen, die von den Unvereinbarkeitsregeln des § 8 Abs. 3 ERegG betroffen sein können. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 5 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p>$6 \times 5 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 413 \text{ €}$</p>
--	--

<p>§ 8 Abs. 5</p>	<p>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Einführung von getrennten Berechtigungsmodellen bei den Informationssystemen und Beachtung der Vorgaben bei der Vergabe von Zugriffsrechten</p>	<p>Fälle</p>	<p>Personalaufwand J = jährlich E = einmalig</p>		<p>Sachaufwand J = jährlich E = einmalig</p>		
			J	J	E	J	E
			6	2 475	19 800		

Erläuterungen:

Durch § 8 Abs. 5 wird neu geregelt, dass, soweit verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme verfügen, der Zugang zu sensiblen Informationen, die wesentliche Funktionen betreffen, nur auf befugtes Personal des Betreibers der Schienenwege beschränkt wird.

	<p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig IT-Rollenmodelle für das befugte Personal des Betreibers der Schienenwege zu implementieren, welche den Zugriff von unberechtigten Personen auf diese Daten unterbinden. Hierfür werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p>$6 \times 120h \times 27,50 \text{ €/h} = 19\ 800 \text{ €}$</p> <p>Hinzu kommt bei zukünftigen Personaländerungen beim „befugten Personenkreis“ des Betreibers der Schienenwege (typischerweise bei Aufnahme und Ende einer Tätigkeit im „befugten Personenkreis“) die Notwendigkeit der Anpassung des jeweiligen IT-Rollenmodells. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 30 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p>$6 \times 30 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 2\ 475 \text{ €}$</p>
--	---

§ 8 Abs. 6, § 8a Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Regelungen zur Unabhängigkeit von Personen, die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen, dem Verkehrsmanagement sowie der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig	J	E
		J	J	E	J	E
		6	2 475	13 200		

Erläuterungen:

In den § 8 Abs. 6, § 8a Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1 ERegG werden verschiedene neue Regelungen getroffen, die die Unabhängigkeit der Personen sicherstellen sollen, die mit dem Treffen von Entscheidungen zu „wesentlichen Funktionen“, dem „Verkehrsmanagement“ oder der „Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung“ betraut sind. Die Regelungen umfassen sowohl den Ausschluss der Einflussnahme auf Personalentscheidungen bis zur Vorgaben dass die berufliche Mobilität von besagten Personen nicht zu Interessenskonflikten führen darf.

Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.

Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig verpflichtende Regelungen beim Betreiber der Schienenwege aufzustellen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.

$$6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}$$

Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Personalentscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der Personen, die mit dem Treffen von Entscheidungen zu „wesentlichen Funktionen“, dem „Verkehrsmanagement“ oder der „Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung“ betraut sind. Ein Mehraufwand ergibt sich insoweit aus komplexeren personalrechtlichen Verfahren, bei denen Vorverwendungen der betroffenen Personen, deren zukünftiges Einsatzgebiet (auch in anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens) und der Ausschluss von Einflussnahmen geprüft werden müssen. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 30 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.

$$6 \times 30 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 2\ 475 \text{ €}$$

§ 8b Abs. 2 IP	Gewährung von Zugang zu Informationen zu Verkehrsmanagement, Erneuerungs- und Instandhaltungsplanungsprozessen	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig						
							J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Den Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen durch die Betreiber der Schienenwege in diskriminierungsfreier Art und Weise Informationen zum Verkehrsmanagement und zu Planungsprozessen der Erneuerungs- und Instandhaltungsplanung zur Verfügung gestellt werden. Dies ist in Deutschland in der bahninternen Richtlinie RiLi 402.0305, die auch als technische Regelung Bestandteil der Schienennutzungsbedingungen des Hauptinfrastrukturbetreibers ist, bereits geregelt.</p> <p>Ein Umstellungsaufwand ergibt sich hier also nicht.</p>											

§ 8d Abs. 4, 5, 6 und 7	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Gewährung und Bezug von Darlehn durch Betreiber der Schienenwege	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig						
							J	J	E	J	E
							6	1 650	13 200		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Absätze 4 bis 6 des neuen § 8d ERegG machen erstmalig Vorgaben zu Darlehn, die von Betreibern der Schienenwege gewährt oder bezogen werden. In § 8d Abs. 7 ERegG werden für bestehende Darlehnsverträge Übergangsregelungen zur Umstellung der Darlehnsverträge auf die neue Rechtslage getroffen.</p>											

Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.

Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine auf Marktpreise angepasste Umstellung der Darlehnsverträge mit anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens notwendig (§ 8d Abs. 6 und 7). Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.

$$6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\,200 \text{ €}$$

Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Darlehnsverträgen mit anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, indem diese kontinuierlich entsprechend den Vorgaben der Marktmäßigkeit abzuschließen sind. Diese zukünftigen Verträge unterliegen dann der zusätzlichen Beschränkung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht Vertragspartner der Betreiber der Schienenwege bei Darlehnsverträgen sein dürfen. Ein Mehraufwand ergibt sich insoweit aus einer – im Vergleich zur bisherigen Praxis bei Vertragsabschlüssen – intensiveren Recherche der Marktpreise. Hierfür sind pro Unternehmen im Durchschnitt ca. 10 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand von max. 1 Stunde pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.

$$6 \times 10 \times 1 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 1\,650 \text{ €}$$

§ 8d Abs. 8	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzerninterner Verrechnungspreise	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		6	3 300	19 800		

Erläuterungen:

Die Betreiber der Schienenwege haben bei Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten ihres vertikal integrierten Unternehmens zu beachten, dass bei den Verrechnungspreisen für die Dienstleistungen Marktpreise oder die Produktionskosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns zugrunde gelegt werden.

Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.

Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine auf Marktpreise angepasste Umstellung der Verträge mit Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens notwendig. Hierfür werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.

$6 \times 120\text{h} \times 27,50 \text{ €/h} = 19\ 800 \text{ €}$

Hinzu kommt, dass alle zukünftigen Verträge über den Bezug von Dienstleistungen anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens entsprechend den Vorgaben abzuschließen sind. Ein Mehraufwand ergibt sich insoweit aus einer – im Vergleich zur bisherigen Praxis bei Vertragsabschlüssen – intensiveren Recherche der Marktpreise. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 20 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand von max. 1 Stunde pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.

$6 \times 20 \times 1 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 3\ 300 \text{ €}$

§§ 8d Abs. 9-11 ERegG	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		6	825	13 200		

Erläuterungen:

Die in § 8d Abs. 9 bis 11 ERegG neu getroffenen Regelungen konkretisieren die bisher bestehenden Regeln zur getrennten Rechnungsführung von Betreibern der Schienenwege und der übrigen rechtlichen Einheiten in vertikal integrierten Unternehmen. Neu sind insbesondere die Art der Trennung der Verbindlichkeiten und die Vorgabe, dass die Verbindlichkeiten getrennt zu bedienen sind. Eine weitere Neuerung stellt die Pflicht zur Dokumentation kommerzieller Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und den anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens dar.

Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Entflechtungsvorschriften ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.

Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine einmalige Bestandsaufnahme von Verträgen notwendig, aus denen noch offene Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege resultieren – und die noch laufende kommerzielle Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege begründen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.

$6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}$

Hinzu kommt für alle zukünftigen Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege und dessen kommerzieller Beziehungen zu anderen Unternehmen des vertikal integrierten Unternehmens eine kontinuierliche Pflicht, diese entsprechend den Vorgaben der Absätze 9 und 10 getrennt auszuweisen, beziehungsweise nach Abs. 11 kontinuierlich zu dokumentieren. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 20 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Dokumentationsaufwand max. 15 Minuten (0,25 h) pro Fall betragen wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.

$6 \times 20 \times 0,25h \times 27,50 \text{ €/h} = 825 \text{ €}$

§ 8e	Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Hauptinfrastrukturbetreibern anderer Mitgliedstaaten in einem Netzwerk	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		4	24 346			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Neu eingeführt wird die Pflicht zur Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Betreibern der Schienenwege der anderen Mitgliedstaaten in einem Netzwerk.</p> <p>Es wird geschätzt, dass dem Hauptinfrastrukturbetreiber hierdurch folgender Aufwand entsteht:</p> <p>Es ist zu erwarten, dass das Netzwerk der europäischen Hauptinfrastrukturbetreiber in etwa einem vierteljährlichen Turnus zusammentritt. Für die Teilnahme am Netzwerk sind etwa zwei Personen mit hoher Qualifikation (63,40 €/h) erforderlich. Die Teilnahme und die Vorbereitung eines Termins sind für beide Bearbeiter je 48 Stunden anzusetzen.</p> <p>Erfüllungsaufwand: $4 \times 2 \times 48h \times 63,40 \text{ €/h} = 24\,346 \text{ €}$</p>						

§ 9 Abs. 2 (IP)	Pflicht des Betreibers der Schienenwege zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten /Eisenbahn-verkehrsunternehmen	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		39	199 837			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>In § 9 Abs. 1 ERegG wurde die bisherige Regelung des Stellungnahmeverfahrens zu den Geschäftsplänen der Betreiber der Schienenwege durch ein Koordinierungsverfahren ersetzt. Die Inhalte des Geschäftsplanes müssen vor allem hinsichtlich</p>						

	<p>der in § 9 Abs. 2 ERegG genannten Themen mit dem gesamten Sektor abgestimmt werden.</p> <p>Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans, und den bereits aus den Befreiungsverfahren vorliegenden Erkenntnissen ist damit zu rechnen, dass ca. 85 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen. Davon werden ca. 28 größere Unternehmen betroffen sein, die einen jährlichen Geschäftsplan aufzustellen haben. Bei den weiteren 57 Unternehmen wird es wegen der Betriebsgröße genügen, wenn diese alle 5 Jahre einen Geschäftsplan aufstellen.</p> <p>Wie schon beim bisherigen Stellungnahmeverfahren wird der notwendige Aufwand mit der Größe des Schienennetzes variieren. Der geschätzte durchschnittliche Mehraufwand für das Koordinierungsverfahren beträgt 2 Personenwochen à 40 Arbeitsstunden, wobei die Tätigkeit einer Person mit hoher Qualifikation (63,40 €/h) zugrunde gelegt wird.</p> <p>28 x 80h x 63,40 €/h = 142 016 € 57 x 80h x 63,40 €/h / 5 = 57 821 €</p> <p>Insgesamt summiert sich der neu aus § 9 ERegG resultierende Erfüllungsaufwand auf 199 837 € pro Jahr.</p>
--	---

<p>§ 9 Abs. 3 (IP)</p>	<p>Erstellung von Leitlinien zur Koordination des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den Hauptinfrastrukturbetreiber</p>	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		1		7 608		
	<p><u>Erläuterungen:</u> Da sich die Regelung nur an den Hauptinfrastrukturbetreiber richtet, fällt der Erfüllungsaufwand nur für ein Unternehmen an.</p>					

	<p>Für die Erstellung und Veröffentlichung der Leitlinien und deren Konsultation (§ 9 Abs. 3 ERegG) werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Arbeitsstunden angenommen und das Tätigwerden einer Person mit hoher Qualifikation (63,40 €/h) zugrunde gelegt.</p> <p>1 x 120 h x 63,40 €/h = 7 608 €</p>
--	--

§ 10	Gewährung des umfassenden Zugangsrechtes, auch bei nicht grenzüberschreitenden Verkehren	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig		
			J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland können nun auch rein innerstaatliche (zuvor nur grenzüberschreitende) Personenverkehrsdienste erbringen.</p> <p>Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Betreiber der Schienenwege wird sich hieraus voraussichtlich nicht oder allenfalls in geringfügigem Umfang ergeben.</p>							

§ 36 Abs. 5	Einhaltung der Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig		
			J	J	E	J	E
			1	550	10 908		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Betreiber der Schienenwege können bei Strecken, die für den Einsatz des European Train Control System (ETCS) ertüchtigt sind, bei den Entgelten Anreize für</p>							

	<p>Züge vorsehen, die mit dieser Technologie ausgerüstet sind. Die Regelungen für die Differenzierung der Entgelte sind durch die Betreiber der Schienenwege aufzustellen. Die Regulierungsbehörde kann hinsichtlich dieser Differenzierungsregeln gemäß § 35 Abs. 5 ERegG letzter Satz Vorgaben machen, die vom Betreiber der Schienenwege eingehalten werden müssen.</p> <p>Gegenwärtig ist die Infrastruktur von nur 1 Unternehmen in Deutschland für den Einsatz von ETCS ertüchtigt. Die Umsetzung der Vorgaben der Regulierungsbehörde wird für dieses Unternehmen einen einmaligen zusätzlichen Aufwand von insgesamt ca. 240 Arbeitsstunden bedeuten, für die je hälftig die Tätigkeit von Beschäftigten mit höherer Qualifikation (63,40 €/h) und die Tätigkeit von Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zugrunde gelegt wird.</p> <p>$(1 \times 120 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h}) + (1 \times 120 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h}) = 10\,908 \text{ €}$</p> <p>Die Fortschreibung ETCS-Trassenpreisdifferenzierung in zukünftigen Schienennutzungsbedingungen erfordert hingegen nur Anpassungen der internen Berechnungsmodelle, wofür jährlich 20 h Tätigkeit eines Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt werden.</p> <p>$1 \times 20 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 550 \text{ €}$</p>
--	---

<p>§ 62 Abs. 1 (IP)</p>	<p>Informationsweitergabe an andere Betreiber der Schienenwege bei netzübergreifenden Verkehren</p>	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			<p>J = jährlich E = einmalig</p>		<p>J = jährlich E = einmalig</p>	
		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die neu eingeführten Sätze 3 und 4 des § 62 Abs. 1 ERegG stellen eine Ergänzung zu den bereits in Satz 2 enthaltenen Regelungen zu Unterrichtungspflichten bei</p>					

	schwerwiegenden Vorfällen dar. Die neue Regelung erweitert den Kreis der Personen bereits, die bei Störungen zu unterrichten sind, soweit diese netzübergreifende Auswirkungen haben. Hierdurch entsteht kein neuer Aufwand für die Betreiber der Schienenwege. Vielmehr ist zu erwarten, dass durch die in Satz 4 geregelte Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege schneller und effizienter Maßnahmen getroffen werden können, um die Störungen zu beseitigen.
--	--

§ 4 Abs. 8 AEG (IP)	Aufstellung von Notfallplänen zur Durchführung des Artikels 18 der VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		149	56 144	53 109		

	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Pflicht zur Aufstellung von Notfallplänen trifft alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die am Personenverkehr teilnehmen (zurzeit 149). Die einzelnen Pflichten aus der VO 1371/2007 gelten für die Unternehmen bereits unmittelbar (z.B. dem Fahrgast die Verspätung bestätigen, anderweitige Beförderung oder Unterbringung im Hotel organisieren), sodass als Mehraufwand hier als einmaliger Aufwand lediglich die Planaufstellung und die Abstimmung mit anderen EVU, sowie als jährlicher Aufwand die Aktualisierung (inklusive Abstimmung von Änderungen) des Plans und entsprechende Aufsichtsverfahren als neuer Aufwand entstehen.</p> <p>1. Erstmalige Planaufstellung (einschließlich Abstimmung mit anderen EVU)</p> <p>a. Eisenbahnen des Bundes</p> <p>Es wird geschätzt, dass für jede der neun Eisenbahnen des Bundes für die erstmalige Aufstellung der Pläne jeweils 70 Stunden im Durchschnitt anfallen.</p> <p>Die aufzustellenden Pläne haben Vorkehrungen dafür zu enthalten, wie Fahrgäste bei Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft über die Situation und die ge-</p>
--	--

schätzte Abfahrts- und Ankunftszeit unterrichtet werden, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen. Außerdem sind Vorkehrungen zu treffen, wie den Fahrgästen bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit angeboten werden, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind. Das gleiche gilt für die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist, und, wenn der Zug auf der Strecke blockiert ist, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist.

Für die Fälle, in denen keine Möglichkeit zur Fortsetzung eines Verkehrsdienstes mehr besteht, muss vorgesehen werden, wie das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Beförderungsdienst für die Fahrgäste organisiert.

Im Rahmen all dieser Vorkehrungen haben die Eisenbahnunternehmen besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen zu legen.

Auch sind all diese Vorkehrungen soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen, um für die Fahrgäste hier eine optimale Versorgung, insbesondere auch mit alternativen Verkehrsdiensten, sicherzustellen.

Zusätzlich haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass auf Anfrage des Fahrgasts auf der Fahrkarte im jeweiligen Fall zu bestätigen ist, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.

Bei den bundeseigenen Eisenbahnen ist aufgrund ihrer Größe und der Vielzahl der betroffenen Fahrgäste mit einer hohen Komplexität der aufzustellenden Pläne zu rechnen. Jedoch war bei der Schätzung des Erfüllungsaufwandes zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits aufgrund der VO (EG) Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 zur Einhaltung der inhaltlichen Pflichten der aufzustellenden Pläne verpflichtet sind. Als neue Pflicht für die Unternehmen ist hier

primär die systematische Umsetzung und Darstellung dieser besagten Pflichten innerhalb eines Plans hinzugetreten. Diese Aufstellung eines Planes der Verpflichtungen beinhaltet, die bereits umgesetzt sein sollten, sollte sich hauptsächlich auf eine Sammlung und Systematisierung bestehender Einzelregelungen beschränken. Damit sind bei den anfallenden Aufgaben bezüglich des Erfüllungsaufwandes insbesondere die Erfassung bestehender Regelungen, ihre Systematisierung und ihre systematische Abstimmung aufeinander sowie die Abstimmung mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anzusetzen.

Hier entfallen auf die Sammlung und Sichtung der bestehenden Regelungen schätzungsweise 15 Stunden pro Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf die Abstimmung der Regelungen aufeinander entfallen schätzungsweise 30 Stunden.

Für die Abstimmung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind ca. 25 Stunden anzusetzen. In diesem Rahmen sind zunächst Berührungspunkte und Überschneidungen der jeweiligen Pläne zu erarbeiten. Dann sind mögliche Synergieeffekte zu analysieren und schlussendlich verbindliche Absprachen zwischen den Unternehmen zu schließen.

Damit ergeben sich insgesamt einmalig 630 zusätzliche Arbeitsstunden für die erstmalige Einführung und Abstimmung von Notfallplänen bei Eisenbahnen des Bundes.

b. NE-Bahnen

Die aufzustellenden Pläne haben Vorkehrungen dafür zu enthalten, wie Fahrgäste bei Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit unterrichtet werden, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen. Außerdem sind Vorkehrungen zu treffen, wie den Fahrgästen bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit angeboten werden, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind. Das gleiche gilt für die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist, und,

wenn der Zug auf der Strecke blockiert ist, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist.

Für die Fälle, in denen keine Möglichkeit zur Fortsetzung eines Verkehrsdienstes mehr besteht, muss vorgesehen werden, wie das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Beförderungsdienst für die Fahrgäste organisiert.

Im Rahmen all dieser Vorkehrungen haben die Eisenbahnunternehmen besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen zu legen.

Auch sind all diese Vorkehrungen soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen, um für die Fahrgäste hier eine optimale Versorgung, insbesondere auch mit alternativen Verkehrsdiensten, sicherzustellen.

Zusätzlich haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass auf Anfrage des Fahrgasts auf der Fahrkarte im jeweiligen Fall zu bestätigen ist, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.

Bei der Schätzung des Erfüllungsaufwandes war zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits aufgrund der VO (EG) Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 zur Einhaltung der inhaltlichen Pflichten der aufzustellenden Pläne verpflichtet sind. Als neue Pflicht für die Unternehmen ist hier primär die systematische Umsetzung und Darstellung dieser besagten Pflichten innerhalb eines Plans hinzugetreten. Diese Aufstellung eines Planes der Verpflichtungen beinhaltet, die bereits umgesetzt sein sollten, sollte sich hauptsächlich auf eine Sammlung und Systematisierung bestehender Einzelregelungen beschränken. Damit sind bei den anfallenden Aufgaben bezüglich des Erfüllungsaufwandes insbesondere die Erfassung bestehender Regelungen, ihre Systematisierung und ihre systematische Abstimmung aufeinander sowie die Abstimmung mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anzusetzen.

Bei den hier betroffenen Eisenbahnunternehmen handelt es sich um eine bezüglich Unternehmensumfang, dem Umfang der angebotenen Transportleistungen und Zahl

der transportierten Fahrgäste um eine höchst heterogene Gruppe. Bei kleineren Unternehmen mit einer vergleichsweise geringen Anzahl durchgeführter Fahrten und betroffener Fahrgäste ist davon auszugehen, dass die aufzustellenden Notfallpläne eine wesentlich geringere Komplexität aufweisen als die der EdB oder anderer größerer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zudem handelt es sich bei den 140 NE-Bahnen in der absoluten Mehrheit um im Regionalverkehr tätige Unternehmen. Damit dürften Verpflichtungen wie die Unterbringung von Fahrgästen in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, in der Praxis eine vergleichsweise geringe Rolle spielen.

Auch die Abstimmung der Pläne zwischen den einzelnen Unternehmen dürfte aufgrund der geringeren Komplexität der abzustimmenden Pläne gegenüber den EdB vergleichsweise gering sein bzw. teilweise fast völlig entfallen.

Hier entfallen auf die Sammlung und Sichtung der bestehenden Regelungen im Durchschnitt schätzungsweise 3 Stunden pro Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf die Systematisierung und Abstimmung der Regelungen aufeinander entfallen schätzungsweise 6 Stunden. Für die Abstimmung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind im Durchschnitt geschätzt 4,3 Stunden anzusetzen. In diesem Rahmen sind zunächst Berührungspunkte und Überschneidungen der jeweiligen Pläne zu erarbeiten. Dann sind mögliche Synergieeffekte zu analysieren und schlussendlich verbindliche Absprachen zwischen den Unternehmen zu schließen.

Damit ergeben sich insgesamt einmalig schätzungsweise 1 260 zusätzliche Arbeitsstunden für die erstmalige Einführung von Notfallplänen bei NE-Bahnen.

c. Summe aus a. und b.

Damit ergeben sich insgesamt einmalig 1 890 (630 + 1 260) Arbeitsstunden für die erstmalige Einführung von Notfallplänen.

Dies ergibt bei Zugrundelegung eines durchschnittlichen Arbeitsentgeltes von 28,10 EUR/Stunde:

28,10 EUR/Stunde x 1 890 Stunden = 53 109 EUR

2. Jährliche Aktualisierung der Pläne (einschließlich Abstimmung mit anderen EVU, Mitwirkung bei den Aufsichtsmaßnahmen und Einarbeitung der Aufsichtsergebnisse)

a. Eisenbahnen des Bundes

Es wird geschätzt, dass für jede der neun Eisenbahnen des Bundes für die jährliche Aktualisierung 22,2 Stunden anfallen.

Hier sind zunächst Änderungen im Betriebsprogramm sowie neue/geänderte Zugverbindungen, neue Strecken etc. zu identifizieren (ca. 6 Stunden). Dann ist zu prüfen, inwieweit diese Änderungen Auswirkungen auf die bestehenden Notfallpläne haben (ca. 4 Stunden). Im nächsten Schritt ist Änderungsbedarf am Notfallplan zu identifizieren (ca. 3 Stunden) und angepasste Regelungen zu entwerfen (ca. 7 Stunden). Im letzten Schritt sind diese Änderungen mit den anderen betroffenen Eisenbahnen abzustimmen und entsprechende Änderungen an den verbindlichen Absprachen zwischen den Unternehmen vorzunehmen (ca. 2,2 Stunden).

Für die Mitwirkung bei der jährlichen Ausübung der Eisenbahnaufsicht hinsichtlich der Notfallpläne ist mit weiteren 21,8 Stunden jährlich je Unternehmen zu rechnen. Dies umfasst zum einen die Vorbereitung der Aufsichtstermine und die Unterstützung der Aufsichtsbehörde im Rahmen der eigentlichen Aufsichtsmaßnahme. Bei durchschnittlich 5,4 Aufsichtsmaßnahmen pro EdB ergeben sich hier pro Termin etwa 2 Stunden an Aufwand, also ca. 11 Stunden pro Jahr. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse der Aufsicht vom Unternehmen umzusetzen. Hier sind Strategien anzupassen und die erforderlichen Änderungen an den Notfallplänen vorzunehmen (ca. 5 Stunden). Diese Änderungen sind mit den anderen betroffenen Eisenbahnen abzustimmen und entsprechende Änderungen an den verbindlichen Absprachen zwischen den Unternehmen vorzunehmen (ca. 1 Stunde).

Zudem wird hier der im Rahmen von Rechtsschutzmitteln gegen eventuelle Entscheidungen der Aufsichtsbehörden erforderliche Arbeitsaufwand erfasst (durchschnittlich ca. 5 Stunden).

Insgesamt fallen daher jährlich für die neun EdB $[9 \times (22,2 + 21,8) =]$ 398 zusätzliche Arbeitsstunden an.

b. NE-Bahnen

Es wird geschätzt, dass für jede der 140 NE-Bahnen für die jährliche Aktualisierung 7 Stunden anfallen. Dabei entfallen auf die Identifikation von Änderungen im Betriebsprogramm sowie neue/geänderte Zugverbindungen, neue Strecken etc. ca. 1 Stunde. Auf die Prüfung, inwieweit diese Änderungen Auswirkungen auf die bestehenden Notfallpläne haben, entfallen ca. 1,5 Stunden. Auf die Identifikation von Änderungsbedarf am Notfallplan und den Entwurf angepasster Regelungen entfallen etwa 3 Stunden. Im letzten Schritt sind diese Änderungen mit den anderen betroffenen Eisenbahnen abzustimmen und entsprechende Änderungen an den verbindlichen Absprachen zwischen den Unternehmen vorzunehmen (ca. 1,5 Stunde).

Daraus folgt ein Mehraufwand von 880 (7x140) Stunden für die jährliche Planüberarbeitung.

Für die Mitwirkung bei der jährlichen Ausübung der Eisenbahnaufsicht (systemisch und anlassbezogen) hinsichtlich der Notfallpläne ist mit weiteren 6,3 Stunden jährlich je Unternehmen zu rechnen. Dies umfasst zum einen die Vorbereitung der Aufsichtstermine und die Unterstützung der Aufsichtsbehörde im Rahmen der eigentlichen Aufsichtsmaßnahme (2,5 Stunden). Darüber hinaus sind die Erkenntnisse der Aufsicht vom Unternehmen umzusetzen. Hier sind Strategien anzupassen und die erforderlichen Änderungen an den Notfallplänen vorzunehmen (ca. 3 Stunden).

Diese Änderungen sind mit den anderen betroffenen Eisenbahnen abzustimmen und entsprechende Änderungen an den verbindlichen Absprachen zwischen den Unternehmen vorzunehmen (ca. 0,5 Stunde).

Zudem wird hier der im Rahmen von Rechtsschutzmitteln gegen eventuelle Entscheidungen der Aufsichtsbehörden erforderliche Arbeitsaufwand erfasst (durchschnittlich ca. 0,2 Stunden).

Das ergibt bei 98 (56+42) Prüfungen 620 Stunden für Prüfungen.

Insgesamt fallen daher jährlich für die NE-Bahnen 1 600 (= 880+620) zusätzliche Arbeitsstunden an.

c. Summe aus a. und b.

Damit ergeben sich insgesamt einmalig 1 998 (398 + 1 600) Arbeitsstunden für die jährliche Überarbeitung der Notfallpläne und die diesbezügliche Aufsicht.

Dies ergibt bei Zugrundelegung eines durchschnittlichen Arbeitsentgeltes von 28,10 EUR/Stunde:

28,10 EUR/Stunde x 1 998 Stunden = 56 143,8 EUR

Anlage 3 zur Begründung Allgemeiner Teil**Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung****Hier: Veränderungen des Erfüllungsaufwands für den Bund****A. Zusammenfassung:****Für den Bund ergibt sich folgender zusätzlicher Erfüllungsaufwand:**

Für den Bund ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 1 490 417 Euro (ausschließlich Personalkosten). Zusätzliche einmalige Kosten für den Bund ergeben sich in Höhe von 164 108 Euro (ausschließlich Personalkosten).

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

1. BNetzA

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 1 404 602 Euro (ausschließlich Personalkosten). Zusätzliche einmalige Kosten für die BNetzA ergeben sich in Höhe von 164 108 Euro (ausschließlich Personalkosten).

2. EBA

Für das EBA ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 85 815 Euro (ausschließlich Personalkosten).

Zusätzliche einmalige Kosten für das EBA ergeben sich nicht.

Die Berechnungsgrundlagen wurden oben in der Begründung Allgemeiner Teil unter VII.4 dargestellt.

Die Einzeldarstellung zu dem fachbezogenen Mehraufwand in Bezug auf die einzelnen gesetzlichen Tatbestände ergibt sich aus der untenstehenden tabellarischen Darstellung (Abschnitt C.).

B. Berechnungen

I. BNetzA

1. Einmaliger Mehraufwand BNetzA

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche einmalige Kosten in Höhe von 164 108 Euro (schließlich Personalkosten).

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Durch einmalig entstehenden fachbezogenen Personalmehraufwand entsteht ein Mehrbedarf von 2 164 Stunden mit damit verbundenen Kosten in Höhe von 126 237 Euro (vgl. hierzu Abschnitt C.).

Durch den Gemeinkostenzuschlag (+ 30 %, siehe oben) ergeben sich daraus 2 183 Stunden und somit 164 108 Euro an Personalkosten.

2. Jährlicher Mehraufwand BNetzA

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche jährliche Personalkosten in Höhe von 1 404 602 Euro.

Dies wurde wie folgt ermittelt:

Die untenstehende ausführliche Darstellung je Vorschrift (Abschnitt C.) ergibt den Stundenbedarf der zweiten Spalte, also den rein fachbezogener Personalmehraufwand. Die weiteren Berechnungsschritte (Gemeinkostenzuschlag, Umrechnung in Stellen) sind im Folgenden tabellarisch dargestellt:

	Jährlicher Mehraufwand in Stunden (rein fachbezogen, d.h. ohne Gemeinkostenzuschlag, wie unten unter C. dargestellt)	Jährlicher Mehraufwand in Stunden (mit Gemeinkostenzuschlag + 30 %)	Umgerechnet in Stellen (auf Basis: 1644 Arbeitsstunden eine Beamten pro Jahr)	Jährlicher Mehraufwand in Euro (jährlicher Personalaufwand einschl. Gemeinkostenzuschlag, multipliziert mit den Stundensätzen der Lohnkostentabelle wie in der 1. Spalte angegeben)
Höherer Dienst (65,40 Euro/h)	13 928	18 106,4	11,01	1 184 158,56
Gehobener Dienst (43,40 Euro/h)	3 016,6	3 921,6	2,39	170 196,57
Mittlerer Dienst (31,70 Euro/h)	1 219,3	1 585,09	0,96	50 247,35
Summe	18 163,9	23 613,1	14,36	1 404 602,48

Daraus ergeben sich jährliche Personalmehrkosten in Höhe von 1 404 602 Euro, entsprechend 14,4 Stellen.

Wie in der obenstehenden Tabelle dargestellt, ergibt sich für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben einschließlich übergreifender Aufgaben ein Personalmehrbedarf der Bundesnetzagentur von insgesamt 14,4 Stellen, die sich aus 11 Stellen im höheren Dienst, 2,4 Stellen im gehobenen Dienst und 1 Stelle im mittleren Dienst zusammensetzen.

II. EBA**1. Einmaliger Mehraufwand EBA**

Zusätzliche einmalige Kosten für das EBA ergeben sich nicht.

2. Jährlicher Mehraufwand EBA

Für Das EBA ergeben sich zusätzliche jährliche Personalkosten in Höhe von 85 815 Euro.

Dies wurde wie folgt ermittelt:

Die untenstehende ausführliche Darstellung zu der relevanten Vorschrift § 4 Absatz 8 AEG (Abschnitt C am Ende) ergibt den Stundenbedarf der zweiten Spalte, also den rein fachbezogener Personalmehraufwand. Die weiteren Berechnungsschritte (Gemeinkostenzuschlag, Umrechnung in Stellen) sind im Folgenden tabellarisch dargestellt:

	Jährlicher Mehraufwand in Stunden (rein fachbezogen, d.h. ohne Gemeinkostenzuschlag, wie unten unter C. dargestellt)	Jährlicher Mehraufwand in Stunden (mit Gemeinkostenzuschlag + 30 %)	Umgerechnet in Stellen (auf Basis: 1644 Arbeitsstunden eine Beamten pro Jahr)	Jährlicher Mehraufwand in Euro (jährlicher Personalaufwand einschl. Gemeinkostenzuschlag, multipliziert mit den Stundensätzen der Lohnkostentabelle wie in der 1. Spalte angegeben)
Gehobener Dienst (43,40 Euro/h)	1 521	1 977,3	1,20	85 814,82
Summe	1 521	1 977,3	1,20	85 814,82

Daraus ergeben sich jährliche Personalmehrkosten in Höhe von 85 815 Euro, entsprechend 1,2 Stellen.

C. Darstellung des fachbezogenen Erfüllungsaufwands je gesetzlicher Tatbestand

Inhaltsübersicht

§ im ERegG	Beschreibung
§ 2 Absatz 3 und 7	Erweiterung der Ausnahmen für Eisenbahnunternehmen von der Regulierung
§§ 8-8d in Verbindung mit § 70	Überprüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften durch den Betreiber der Schienenwege und das vertikal integrierte Unternehmen
§ 9	Überwachung der Koordinierungspflicht des Betreibers der Schienenwege
§ 17 Abs. 2 Buchst. i	Überwachung des Markts der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste
§ 36 Abs. 5	Erstellung von Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung und Kontrolle der Einhaltung
§ 66 Abs. 4 Nr. 9 und 10	Prüfung hinsichtlich des Vorliegens von Diskriminierung beim Verkehrsmanagement und bei der Erneuerungs- und Instandhaltungsplanung
§ 66 Abs. 4 Nr. 11	Überprüfung der Einhaltung der §§ 5 bis 8d sowie des § 12 ERegG
§ 75 Abs. 3a, 9 und 11	Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsbehörden bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten
§ im AEG	Beschreibung
§ 4 Abs. 8	EBA: Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (EdB) für Verspätungen über 60 Minuten

Im Einzelnen

§ 2 Absatz 3 und 7 ERegG	Erweiterung der Ausnahmefälle für Eisenbahnunternehmen von der Regulierung	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u> Die Ausnahmeregelungen werden zwar um weitere Fallgruppen ergänzt, jedoch sind diese im Wesentlichen nur kleinteiliger dargestellt. Mit mehr tatsächlichen Fällen, die von der Bundesnetzagentur zu prüfen wären, ist nicht oder nur in geringfügigem Umfang zu rechnen, so dass mit keiner oder allenfalls einer geringfügigen Veränderung des Erfüllungsaufwands zu rechnen ist.</p>						

§§ 8-8d in Verbindung mit § 70 ERegG	Überprüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften durch den Betreiber der Schienenwege und das vertikal integrierte Unternehmen	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		12	331	179		
<p><u>Erläuterungen:</u> Die BNetzA hat sicherzustellen, dass die Adressaten der Regelungen der §§ 8-8d die Vorgaben einhalten. Konkreter Mehraufwand im Vergleich zur bisherigen Rechtslage entsteht zu folgenden Punkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - § 8 Abs. 2: Überprüfung der Unparteilichkeit des Aufsichtsrats und des Vorstands der Betreiber der Schienenwege und der diesen unmittelbar unterstellten Führungskräfte - § 8 Abs. 3: Überwachung der Regeln zur Unvereinbarkeit von Positionen - § 8 Abs. 4: Überwachung der Nichtgewährung von unzulässigen Vergütungen und Boni 						

- § 8 Abs. 5: Überwachung der Beschränkung des Zugang zu sensiblen Informationen bei IT-Systemen auf befugtes Personal
- § 8 Abs. 6 in Verbindung mit § 8a Abs. 3 Nr. 2: Überwachung der Verhinderung der Einflussnahme auf Personalentscheidungen
- § 8a Abs. 3 Nr. 3: Überwachung der Interessenskonflikten bei beruflicher Mobilität von Personen, die mit wesentlichen Funktionen betraut sind
- § 8b Abs. 1: Überwachung der funktionalen Trennung bei Personen, die Entscheidungen zum Verkehrsmanagement, Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen.
- § 8b Abs. 2: Überprüfung der diskriminierungsfreien Zugangsgewährung zu Informationen bei Verkehrsmanagementprozessen
- § 8b Abs. 3: Überwachung der diskriminierungsfreien Zugangsgewährung zu Informationen des Verkehrsmanagements
- § 8b Abs. 4: Überwachung des diskriminierungsfreien Vorgehens bei der Konsultation der Zugangsberechtigten bei Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten
- § 8c Abs. 1: Überwachung der Regelungen zur Aufgabenübertragung zu Ausbau-, Instandhaltungs- und Erneuerungsvorhaben
- § 8c Abs. 2: Überprüfung der Kooperationsvereinbarungen
- § 8d Abs. 1 bis Abs. 3: Überprüfung der Verwendung von Einnahmen von Betreibern der Schienenwege
- § 8d Abs. 4 bis 7: Überprüfung der Ausgestaltung der Darlehensverträge und deren Umgestaltung
- § 8d Abs. 8: Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzerninterner Verrechnungspreise
- § 8d Abs. 9-11 Überprüfung der Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege

Die für die Überwachung der vorgenannten Pflichten notwendigen Maßnahmen der Regulierungsbehörde sind sehr vielschichtig. Typischerweise werden hierbei von den betroffenen Unternehmen Berichte, Verträge, Beschreibungen

interner Prozesse und verschiedene weitere Unterlagen angefordert, die dann auf die Einhaltung der neuen Entflechtungsvorschriften zu prüfen sind. Dies zeigen die Erfahrungen zu vergleichbaren Vorschriften im Energiebereich. Es können aber auch Vor-Ort-Ermittlungen – unter anderem im Hinblick auf die Zugangsberechtigung zu IT-Systemen nach § 8 Abs. 5 – erforderlich werden. Sollten Verstöße festgestellt werden, würden die Unternehmen aufgefordert, diese abzustellen. Soweit die Unternehmen dieser Aufforderung nicht nachkommen, würde ein Verfahren vor der Beschlusskammer eingeleitet.

Die Prüfung der Entflechtungsvorschriften erfordern regelmäßig die Befassung von 2 Beschäftigten des höheren Dienstes (65,40 €/h), von denen je ein Beschäftigter einen juristischen und der andere Beschäftigte einen ökonomischen Hintergrund haben muss.

Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Entflechtungsvorschriften ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen. Bei allen Unternehmen wird initial zu prüfen sein, ob die neuen Regelungen bereits eingehalten werden. Die Einhaltung dieser Regeln stellt für die Unternehmen aber immer eine Daueraufgabe dar, deren Befolgung durch die Regulierungsbehörde auch dauerhaft zu überwachen ist. Daher sind durch die Behörde zu erbringenden Aufwendungen auch als jährlich anfallende Aufwendungen zu charakterisieren. Pro Jahr ist über alle 6 Unternehmen mit je 2 Fällen zu rechnen. Deren Aufwand wird sich – auch in Abhängigkeit der Bereitschaft der regulierten Unternehmen zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben – unterschiedlich komplex gestalten.

Bei der Schätzung wurde berücksichtigt, dass einige der umzusetzenden Vorgaben eine höhere Neigung haben, dass die hierzu ergehenden Aufforderungen zur Umsetzung ein vollständiges Beschlusskammerverfahren sowie die Ausschöpfung des Rechtswegs durchlaufen.

	<p>Auf Grund der Erfahrungen mit dem Aufwand von Entflechtungsverfahren nach dem Energiewirtschaftsgesetz konnte ein insgesamt für die Entflechtungsverfahren erforderlicher Erfüllungsaufwand von 5 121,2 Stunden ermittelt werden, die sich zu 5 010 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h) und zu 111,2 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.</p> <p>Reiner jährlicher Erfüllungsaufwand aus der Aufgabe $(5\,010\text{ h} \times 65,40\text{ €/h}) + (111,2\text{ h} \times 31,70\text{ €/h}) = 331\,179\text{ €}$</p>
--	--

§ 9 ERegG	Überwachung der Koordinierungspflicht des Betreibers der Schienenwege	Fälle		Personalaufwand		Sachaufwand	
				J = jährlich	E = einmalig	J = jährlich	E = einmalig
		J	E	J	E	J	E
		1		17 471	52 699		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets werden die Pflichten der Betreiber der Schienenwege über die Erstellung eines Geschäftsplans um ein neues Koordinierungsverfahren erweitert. Zu diesem Koordinierungsverfahren soll der Hauptinfrastrukturbetreiber Leitlinien erstellen und veröffentlichen (§ 9 Abs. 3), anhand derer die Geschäftspläne aller Betreiber der Schienenwege gemäß § 9 Abs. 1 bis 3) koordiniert werden.</p> <p>Für die Regulierungsbehörde entsteht dadurch ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand, indem die Erstellung und Konsultation der Leitlinien des Koordinierungsverfahren nach § 66 Abs. 4 – wegen der Auswirkungen auf die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und das Zuweisungsverfahren – zu überprüfen ist. Dies umfasst im Rahmen von Vorermittlungen das Anfordern des Entwurf der Leitlinien vom Hauptinfrastrukturbetreiber, die inhaltliche Prüfung des Entwurfs, die Überwachung der Konsultationsverfahren, Teilnahmen an Besprechungen und Vor-Ort-Terminen (inklusive deren Vor- und Nachbereitung), die inhaltliche Prüfung der finalen Leitlinien und die Prüfung</p>							

deren Veröffentlichung. Hieran schließt sich das Beschlusskammerverfahren an, das die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und die Erstellung eines Beschlusses umfasst. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Leitlinien des Koordinierungsverfahrens ist auch von der Notwendigkeit der Führung eines Rechtsstreits auszugehen. Hierfür fallen insgesamt 928,1 h an, die sich zu 630 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 175 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 123,1 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.

Einmaliger reiner Erfüllungsaufwand:

$$(630 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (175 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (123,1 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 52\,699 \text{ €}$$

Hinzu kommt ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Durchführung der Überwachung der eigentlichen Koordinierungsverfahren. Dies umfasst die Anforderung der Unterlagen zum Koordinierungsverfahren, deren Prüfung sowie die Prüfung der Einhaltung der Leitlinien, die Befragung der Zugangsberechtigten und die Auswertung der gemachten Feststellungen. Sollten hierbei Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, würde sich an die Prüfung ein Beschlusskammerverfahren anschließen, das die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und die Erstellung eines Beschlusses umfasst. In diesem Fall wäre auch mit der Führung eines Rechtsstreits zu rechnen. Der Kalkulation liegt zugrunde, dass die Notwendigkeit eines Beschlusskammerverfahrens und eines Rechtsstreits nur alle 5 Jahre gesehen wird. Insgesamt fallen für das Überwachungsverfahren jährlich 309,5 h an, die sich zu 200 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 78,6 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 30,9 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.

Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:

$$(200 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (78,6 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (30,9 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 17\,471 \text{ €}$$

§ 17 Abs. 2 Buchst. i ERegG	Überprüfung des Markts der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		5	11 953			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Überwachung des Marktes der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste entspricht von der Struktur und Zielrichtung den der Regulierungsbehörde mit der Marktüberwachung nach § 17 Abs. 2 bereits übertragenen Aufgaben. Durch die neue Aufgabe werden die im Rahmen der Marktüberwachung vorzunehmenden Maßnahmen erweitert, woraus der hier anzusetzende Erfüllungsaufwand resultiert.</p> <p>Betroffen werden hier voraussichtlich 5 Unternehmen sein, die Fernverkehrsdienstleistungen in Deutschland anbieten.</p> <p>Durch die Verknüpfung mit dem Verfahren der Marktüberwachung ergeben sich unter anderem aus der Heranziehung von vorhanden Instrumenten Synergien, die zur Minderung des Verwaltungsaufwandes genutzt werden können – z.B. dadurch dass die bereits vorhandenen Auswertungsinstrumente (Datenbank) nur angepasst und nicht neu errichtet werden muss. Andererseits kann vor diesem Hintergrund auch auf die Erfahrungen zum tatsächlichen Erfüllungsaufwand zurückgegriffen werden, die bei der Durchführung der Markterhebung bereits gemacht wurden. Dies betrifft sowohl die anfallenden Arbeitsschritte als auch deren Zuordnung zu den Laufbahngruppen.</p> <p>Die jährliche Aufwand umfasst das Erstellen des Fragebogens, die Anpassung der Auswertungsdatenbank, das Nachhalten der Rücksendungen der Fragebö-</p>						

	<p>gen, die Erfassung der Daten, deren Auswertung und Überführung in die zu erstellenden Berichte. Aus dem Verfahren der Marktüberwachung im Jahr 2017 hat sich gezeigt, dass bei gut der Hälfte der betroffenen Unternehmen die Bereitstellung der Daten im Wege des Verwaltungszwangs (Androhung und Festsetzung von Zwangsgeld) durchzusetzen ist. In einem 5-Jahreszeitraum ist zu erwarten, dass die Anforderung der Unterlagen auch in einem Rechtsstreit geführt werden muss. Für die Durchführung der Marktüberwachung des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrsmarktes ist mit einem jährlichen Aufwand von 226,8 Stunden zu rechnen, der sich zu 116 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 73 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 37,8 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilt.</p> <p>Daraus ergibt sich folgender reiner jährlicher Erfüllungsaufwand: $(116 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (73 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (37,8 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 11\,953 \text{ €}$</p>
--	--

§ 36 Abs. 5 ERegG	Erstellung von Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung und Kontrolle der Einhaltung	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		1	1 570	73 538		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Umsetzung der Änderung der Regelungen aus der Richtlinie (EU) 2016/2370 zum differenzierten Trassenpreissystems für Strecken, die für den Einsatz des europäischen Zugsicherungssystem (European-Train-Control-System (ETCS)) ertüchtigt sind, macht es vor dem Hintergrund der weiteren Förderung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen auf den ETCS-Standard erforderlich, dass die Bundesnetzagentur von der Möglichkeit Gebrauch macht, für dieses Differenzierungssystem einmalig Vorgaben zu machen. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist jährlich zu kontrollieren. Betroffen von der Festlegung ist</p>					

in Deutschland nur ein Betreiber der Schienenwege, dessen Netz mit ETCS ertüchtigt ist.

Für die Festsetzung der Vorgaben des differenzierten Trassenpreissystems ist einerseits die Durchführung eines Präsenztermins, inklusive dessen Vor- und Nachbearbeitung sowie der Erstellung eines Berichts hierzu, und andererseits die Durchführung eines Beschlusskammerverfahrens erforderlich. Letzteres beinhaltet die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und das Verfassen des Beschlusses an. Auf allen Ebenen dieses Festlegungsverfahrens ist es erforderlich, dass die notwendigen Arbeiten von Beschäftigten mit ökonomischem und juristischem Hintergrund erbracht werden. Hierfür fallen insgesamt 1 236 Bearbeitungsstunden an, von denen 932 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), 252 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und 52 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) entfallen.

Einmaliger reiner Erfüllungsaufwand:

$$(932 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (252 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (52 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 73\,538 \text{ €}$$

Hinzu kommt der Erfüllungsaufwand für die jährliche Überwachung der von der Regulierungsbehörde gemachten Vorgaben. Die Prüfungen werden von Beschäftigten des höheren Dienstes (65,40 €/h) wahrgenommen, die sowohl ökonomischen als auch juristischen Hintergrund haben müssen. Der anfallende Aufwand variiert in Abhängigkeit davon, ob bei der Prüfung Vorkommnisse festgestellt wurden, oder nicht. Werden keine Vorkommnisse festgestellt, wird die Prüfung jährlich 16 h in Anspruch nehmen; für die Prüfungen bei festgestellten Vorkommnissen, die ca. alle 10 Jahre zu erwarten sind, sind 80 h anzusetzen.

Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:

$$(16 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (80 \text{ h} \times 0,1 \times 65,40 \text{ €/h}) = 1\,570 \text{ €}$$

§ 66 Abs. 4 Nr. 9 und 10 ERegG	Prüfung hinsichtlich des Vorliegens von Diskriminie- rung beim Verkehrsmanage- ment und bei der Erneue- rungs- und Instandhaltungs- planung	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		15	653 200			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch die neuen Nummern 9 und 10 in § 66 Abs. 4 ERegG wird der Regulierungsbehörde die Aufgabe übertragen, auf Antrag oder von Amts wegen Fällen von Diskriminierung beim Verkehrsmanagement und bei der Planung von Erneuerungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von Schienenwegen nachzugehen.</p> <p>Die für die Prüfung von Diskriminierungsfällen notwendigen Maßnahmen der Regulierungsbehörde sind sehr vielschichtig. Typischerweise werden hierbei von den betroffenen Unternehmen Berichte, Beschreibungen interner Prozesse, Planungsunterlagen und verschiedene weitere Unterlagen angefordert, die dann zu prüfen sind. Hierzu sind Kenntnisse aus dem eisenbahntechnischen, juristischen und ökonomischen Bereich erforderlich, da es Prüfungen auf das Vorliegen von Diskriminierungen immer erforderlich machen, zu den durch den Betreiber der Schienenwege getroffenen Entscheidungen sowohl juristische, ökonomische und eisenbahntechnische Argumente zu bedenken. Nur anhand dieser alternativen Betrachtungen kann ermessen werden, ob der Betreiber der Schienenwege die für das oder die betroffenen Zugangsberechtigten hinnehmbare Entscheidung getroffen hat.</p> <p>Dies zeigen die Erfahrungen zu vergleichbaren Verfahren beim Zugang zu Schienenwegen. Typischerweise können hierbei auch Vor-Ort-Ermittlungen und Beratungen mit anderen Akteuren (zum Beispiel dem Eisenbahn-Bundes-</p>						

amt) – erforderlich werden. Sollten Verstöße gegen das Diskriminierungsverbot festgestellt werden, würden die Unternehmen aufgefordert, diese abzustellen. Soweit die Unternehmen dieser Aufforderung nicht nachkommen, würde ein Verfahren vor der Beschlusskammer eingeleitet. Dieses umfasst unter anderem die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligtenrechten, die Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen und das Ausarbeiten der Beschlüsse. Bei der Schätzung ist auch zu berücksichtigen, dass gegen einige Beschlüsse der Beschlusskammer auch der hiergegen eröffnete Rechtsweg durchlaufen werden wird.

Pro Kalenderjahr ist ausgehend von den bisherigen Erfahrungen mit Diskriminierungsbeschwerden mit einer Fallzahl von 15 Fällen zu rechnen. Durch die komplexen Fragestellungen, die sowohl eisenbahntechnische, juristische und ökonomische Expertise erfordern ist für diese 15 Fälle mit einem Zeitaufwand von insgesamt 11 358 h zu rechnen, die sich zu 7 800 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 2 589 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 969 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.

Bei den ermittelten Stundenwerten wurde berücksichtigt, dass diese nicht gleichmäßig auf die 15 Fälle pro Jahr zu verteilen sind. Es wurde damit kalkuliert, dass nur gut die Hälfte der Fälle ein Beschlusskammerverfahren durchlaufen werden – und dass nur ein Fünftel der ursprünglichen 15 Fälle auch in einem Gerichtsverfahren münden. Hinzu kommt, dass den eingangs beschriebenen Verfahrensschritten unterschiedliche Bedarfe an Beschäftigten der unterschiedlichen Laufbahngruppen zugeordnet sind. Demzufolge ergibt sich folgende vereinfachte Berechnung des jährlichen zusätzlichen Erfüllungsaufwandes:

Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:

$$(7\,800\text{ h} \times 65,40\text{ €/h}) + (2\,589\text{ h} \times 43,40\text{ €/h}) + (969\text{ h} \times 31,70\text{ €/h}) = 653\,200\text{ €}$$

§ 66 Abs. 4 Nr. 11 ERegG	Überprüfung der Einhaltung der §§ 5 bis 8d sowie des § 12 ERegG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die hierfür erforderlichen Mehraufwände sind bereits bei den Prüfungen der §§ 8-8d in Verbindung mit § 70 ERegG eingerechnet.</p>						

§ 75 Abs. 3a, 9, 11 ERegG	Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsbe- hörden bei grenzüberschrei- tenden Verkehrsdiensten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		8	65 091			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Vorschriften in den neuen Absätzen 3a, 9 und 11 des § 75 ERegG regeln eine verstärkte Zusammenarbeit der europäischen Regulierungsbehörden bei Entscheidungen, die sich auf mindestens zwei Mitgliedstaaten auswirken. Hierzu sollen die Regulierungsbehörden bei den Verfahren verstärkt zusammenarbeiten (Abs. 3a). Die zu treffenden Entscheidungen sind zu koordinieren, um zu ermöglichen, dass sich die Entscheidungen in den betroffenen Mitgliedstaaten in gleicher Weise auswirken (Abs. 11). Die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten sollen sich hierzu zu gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren verständigen (Abs. 9).</p> <p>Die gemeinsamen Verständigungen zu Grundsätzen und Verfahren existieren bereits über die verschiedenen Arbeitsgruppen von IRG Rail. Hierdurch entsteht zu Abs. 9 kein neuer Erfüllungsaufwand.</p> <p>Neuen Regelungen zur Zusammenarbeit in den Absätzen 3a und 11 führen hingegen dazu, dass sich die Verfahrensführung bei der Regulierungsbehörde</p>						

	<p>in den betroffenen Verfahren durch die Beteiligungen der anderen Regulierungsbehörden verändert. Für die Vorermittlungen durch die Eisenbahnabteilung ergeben sich – in geschätzten 8 Verfahren pro Jahr – vor allem durch die Information der anderen betroffenen Regulierungsbehörden, den notwendigen Austausch von Unterlagen und zusätzlichen Abstimmungsbedarf mit den anderen Regulierungsbehörden zusätzliche Arbeiten. Für die Beschlusskammerverfahren (3 pro Jahr) fällt ein zusätzlicher Aufwand für die Koordinierung der jeweiligen rechtlichen Positionen der beteiligten Regulierungsbehörden und die wechselseitige Teilnahme an Beteiligungsverfahren (zum Beispiel bei öffentlich mündlichen Verhandlungen) an. Darüber hinaus entsteht auch bei Rechtsstreiten (ein Verfahren alle 2 Jahre) in den betroffenen Verfahren dadurch zusätzlicher Aufwand, dass die abgestimmten gemeinsamen Positionen im Gerichtsverfahren mit besonderem Aufwand verteidigt werden müssen. Insgesamt fallen hierfür jährlich zusätzlich 1 124,4 h an, die sich zu 778 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 276 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 70,4 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.</p> <p>Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand: $(778 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (276 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (70,4 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 65\,091 \text{ €}$</p>
--	--

§ 4 Absatz 8 AEG	Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (EdB) für Verspätungen über 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J	J	E	J	E
		49	66 011			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>In Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für Fälle einer größeren Störung Notfallpläne zur Erbringung von Hilfsleistungen für Fahrgäste nach Maßgabe der Regelungen des</p>						

Art. 18 der Verordnung 1371/2007 EG aufstellen. Diese Pläne müssen, soweit Wechselwirkungen bestehen, zwischen den EVU miteinander abgestimmt werden.

Die Aufgabe der Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der Eisenbahnen des Bundes für Verspätungen über 60 Minuten obliegt der Nationalen Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im EBA gem. §§ 5 Abs. 1a Nr.1, 5a Abs. 1 und 2 AEG. Zu überwachen sind 9 Eisenbahnen des Bundes sowie die jeweiligen regionalen Transportzentren.

Daraus ergeben sich jährlich folgende Prüfhandlungen des EBA:

- 9 Prüfungen der Notfallpläne bei den EdB selbst
- 30 Prüfungen der Notfallpläne in den Transportzentren (Transportleitungen) und
- 10 anlassbezogene Maßnahmen, insbesondere Prüfung der Transportleitungen.

Der jeweilige Zeitbedarf für diese Prüfungen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Die dargestellten Prüfungen werden jeweils in einem jährlichen Intervall durchgeführt.

Transportleitungen sind hier die Dispositionsstellen für das ad hoc-Geschäft der Eisenbahnen, an denen auch die tatsächliche Umsetzung der in den Notfallplänen vorgesehenen Strategien und Maßnahmen erfolgt. Ihre Kernfunktion ist die Beobachtung des tatsächlichen Ablaufs der Reisekette. Informationen zu Unregelmäßigkeiten werden dort gebündelt und ausgewertet. So werden bei Zugausfällen oder –verspätungen Alternativfahrten gesucht und soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnen abgestimmt. Die erforderlichen Informationen zu Unregelmäßigkeiten, Kompensationsmaßnahmen und anderen Leistungen im Rahmen der Notfallpläne werden von den Transportleitungen an den entsprechenden Stellen (Internet, Apps, Bahnhöfe) weitergeleitet und so den Fahrgästen bekannt gegeben.

Im Rahmen einer systemischen Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Pflichten der Eisenbahnen muss zum einen eine abstrakte Prüfung der Notfallpläne als auch zum anderen eine Prüfung der tatsächlichen Umsetzung der Pläne erfolgen.

Die systemische Überprüfung beinhaltet dabei die Identifikation der Pflichten und -träger der Fahrgastrechte. Hierfür werden mit einem zeitlichen Vorlauf (4 Wochen) Termine mit den Organisationsverantwortlichen vereinbart. Hierbei können bereits Unterlagen, wie Organigramme oder auch die Übersicht von bearbeitenden Beschwerden abgefordert und gesichtet werden (1,2 Stunden). Zum vereinbarten Termin treffen sich die Prüfer mit den Organisationsverantwortlichen im Betrieb und lassen sich den Notfallplan und seine Implementierung erläutern. Der Vortrag wird auf Plausibilität und Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben kontrolliert (4 Stunden). In einem nächsten Schritt werden Gespräche mit ausführenden Mitarbeitern des Betriebes wie Beschwerdebearbeiter, Abfertigungspersonal, Fahrkartenverkäufer etc. geführt. In diesen Gesprächen werden vorgetragene Pläne auf ihre praktische Umsetzung auf der Arbeitsebene überprüft (2 Stunden). Im Anschluss wird ein Protokoll erstellt, in welchem der Verlauf der Prüfung, die getroffenen Feststellungen und Empfehlungen festgehalten werden (1,5 Stunden). Soweit Handlungsempfehlungen an das geprüfte Unternehmen ergehen, erfolgt dies im Nachgang zur Überprüfung schriftlich (0,5 Stunden).

Neben der systemischen Überwachung erfolgt noch eine anlassbezogene Überwachung, wenn der Aufsichtsbehörde Missstände bei der Planumsetzung zur Kenntnis kommen. Diese anlassbezogene Überwachung erfolgt lediglich in den Transportleitungen, da ihr Ziel gerade die Überprüfung der dort erfolgten praktischen Umsetzung der im Rahmen der systemischen Prüfung geprüften Notfallpläne ist. Es ist davon auszugehen, dass im Jahr etwa 10 anlassbezogene Überwachungen durchgeführt werden. In diesem Rahmen werden Beschwerden oder andere Hinweise auf Missstände geprüft und vor dem Hinter-

	<p>grund der so gewonnenen Erkenntnisse vor Ort in den betroffenen Transportleitungen Überprüfungen durchgeführt. Diese werden ablauftechnisch den systemischen Prüfungen weitestgehend entsprechen und auch einen vergleichbaren Zeitaufwand erfordern.</p> <p>Der für eine Prüfung anzusetzende Zeitbedarf beträgt damit schätzungsweise 8 Stunden zuzüglich Fahrzeit (3,5 oder 4,5 Stunden). Für die Vor- und Nachbereitung fallen schätzungsweise weitere 3,2 Stunden an.</p> <p>Die mit der Prüftätigkeit zusammenhängenden Aufgaben werden vom gehobenen Dienst ausgeführt. Insgesamt ergeben sich so jährlich zusätzlich 1.521 Stunden des gehobenen Dienstes.</p> <p>Unter Zugrundelegung eines Stundensatzes von (für den gehobenen Dienst; Personalkostentabelle aus November 2017: 43,40 €) ergeben sich jährliche Mehrkosten in Höhe von 66.011,40 €.</p> <p>Einmaliger Mehraufwand fällt beim EBA nicht an.</p>
--	--

Erläuternde Tabelle zu dieser Anforderung (§ 4 Abs. 8 AEG):

Nr.	Bezeichnung	Anzahl	Anteil	zu prüfen	Wert (Stunden)	Fahrzeit (Stunden)	Mitarbeiter	ZW-Summe (Stunden)	Vor/Nachbereitung (Stunden)	Summe (Stunden)	Prüfungsintervall
1.	Bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen	9	100%	9,0	8,00	4,5	2	225,0	72	297	jährlich
2.	Prüfung Transportleitungen	30	100%	30,0	8,00	3,3	2	678,0	240	918	jährlich

3.	Anlassbezogene Maßnahmen insbe- sondere Prüfung Transportleitungen	10	100%	10	8,00	3,3	2	226,0	80	306	jährlich
										1521	

Legende

Wert = 8 Std.

Vor-/Nachbereitung= 8 Std.

Fahrzeit überörtlich= 4,5 Std.

Fahrzeit örtlich= 3,3 Std.

Lohnkosten pro Std. (geh. Dienst) 43,40 €

Zusätzliche Personalkosten insgesamt: 66 011,40 EUR (abgerundet 66 011 EUR)

Anlage 4 zur Begründung Allgemeiner Teil**Erfüllungsaufwand für die Verwaltung,****hier: Erfüllungsaufwand für die Länder****Zusammenfassung:**

Für die Länder ergeben sich jährliche Mehrkosten in Höhe von 65 052 Euro, die ausschließlich jährliche Personalkosten darstellen.

Inhaltsübersicht

§ im AEG	Beschreibung
4 Abs. 8	Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (NE-Bahnen) für Verspätungen über 60 Minuten

Im Einzelnen:

§ 4 Abs. 8 AEG	Überwachung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (NE-Bahnen) für Verspätungen über 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J	J	E	J	E
		98	65 052			
	Erläuterungen: In Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 müssen EVU für Fälle einer größeren Störung Notfallpläne zur Erbringung von Hilfsleistungen für Fahrgäste nach Maßgabe der Regelungen des Art. 18 der Verordnung 1371/2007 EG aufstellen. Diese					

Pläne müssen, soweit Wechselwirkungen bestehen, zwischen den EVU miteinander abgestimmt werden.

Die Aufgabe der Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) für Verspätungen über 60 Minuten obliegen den jeweiligen Landesbehörden gem. §§ 5 Abs. 1a Nr. 2, 5a Abs. 1 und 2 AEG. Zu überwachen sind 140 EVU (NE-Bahnen) sowie die jeweiligen regionalen Transportzentren.

Der konkret entstehende Mehraufwand wurde wie folgt abgeschätzt:

Folgende Prüfhandlungen sind durch die Länder durchzuführen:

- 140 Prüfungen der Notfallpläne bei den NE-Bahnen selbst
- 140 Prüfungen der Notfallpläne in den Transportzentren (Transportleitungen)

Jede NE-Bahn verfügt über mindestens eine Transportleitung, in den die praktische Umsetzung der Notfallpläne erfolgt. Um die tatsächliche Umsetzung der Notfallpläne zu prüfen, ist eine Überwachung der Transportleitungen unumgänglich.

Es ist davon auszugehen, dass nicht an allen Stellen die Prüfungen jährlich durchgeführt werden, sondern mit einer Prüfquote von 40 % bzw. 30 % zu rechnen ist (daraus ergibt sich die Fallzahl von 98). In der Prüfquote von 30 % der Transportleitungen werden eventuelle anlassbezogene Überwachungen mitabgedeckt.

Die systemische Überprüfung beinhaltet dabei die Identifikation der Pflichten und -träger der Fahrgastrechte. Hierfür werden mit einem zeitlichen Vorlauf (4 Wochen) Termine mit den Organisationsverantwortlichen vereinbart. Hierbei können bereits Unterlagen, wie Organigramme oder auch die Übersicht von bearbeitenden Beschwerden abgefordert und gesichtet werden (1,2 Stunden). Zum vereinbarten Termin treffen sich die Prüfer mit den Organisationsverantwortlichen im Betrieb und lassen sich den Notfallplan und seine Implementierung erläutern. Der Vortrag wird auf Plausibilität und Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben kontrolliert (4 Stunden). In einem nächsten Schritt werden Gespräche mit ausführenden Mitarbeitern des Betriebes wie Beschwerdebearbeiter, Abfertigungspersonal, Fahrkartenverkäufer etc. geführt. In diesen Gesprächen werden vorgetragene Pläne auf ihre praktische Um-

setzung auf der Arbeitsebene überprüft (2 Stunden). Im Anschluss wird ein Protokoll erstellt, in welchem der Verlauf der Prüfung, die getroffenen Feststellungen und Empfehlungen festgehalten werden (1,5 Stunden). Soweit Handlungsempfehlungen an das geprüfte Unternehmen ergehen, erfolgt dies im Nachgang zur Überprüfung schriftlich (0,5 Stunden).

Neben der systemischen Überwachung erfolgt noch eine anlassbezogene Überwachung, wenn der Aufsichtsbehörde Missstände bei der Planumsetzung zur Kenntnis kommen. Diese anlassbezogene Überwachung erfolgt lediglich in den Transportleitungen, da ihr Ziel gerade die Überprüfung der dort erfolgenden praktischen Umsetzung der im Rahmen der systemischen Prüfung geprüften Notfallpläne ist. Es ist davon auszugehen, dass im Jahr etwa 10 anlassbezogene Überwachungen durchgeführt werden. In diesem Rahmen werden Beschwerden oder andere Hinweise auf Missstände geprüft und vor dem Hintergrund der so gewonnenen Erkenntnisse vor Ort in den betroffenen Transportleitungen Überprüfungen durchgeführt. Diese werden ablauftechnisch den systemischen Prüfungen weitestgehend entsprechen und auch einen vergleichbaren Zeitaufwand erfordern.

Der für eine Prüfung anzusetzende Zeitbedarf beträgt damit schätzungsweise 9,2 Stunden zuzüglich Fahrzeit (3,5 Stunden bei Prüfung Transportleitungen oder 4,5 Stunden bei Prüfung beim EVU).

Für die Vor- und Nachbereitung fallen schätzungsweise weitere 3,2 Stunden an.

Für die Prüfungen bei den EVU selbst ergibt sich so eine jährlich anfallende Stundenzahl von

$$140 \times 0,4 \times (9,2 \text{ h} + 4,5 \text{ h} + 3,2 \text{ h}) = 946,4 \text{ h}$$

und für die Transportleitungen

$$140 \times 0,3 \times (9,2 \text{ h} + 3,5 \text{ h} + 3,2 \text{ h}) = 667,8 \text{ h}$$

Die mit der Prüftätigkeit zusammenhängenden Aufgaben werden vom gehobenen Dienst ausgeführt.

Insgesamt ergibt sich so jährlich ein zusätzlicher Zeitbedarf von 1 614,2 Stunden des gehobenen Dienstes (der anzusetzende Stundensatz gemäß Lohnkostentabelle aus November 2017 beträgt 40,30 EUR/Std).

Als Ergebnis ergeben sich: $1\,614,2 \text{ Std.} \times 40,30 \text{ EUR/Std} = \mathbf{65\,052,26 \text{ €}}$ Lohnkosten an Mehrkosten für die Länder.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)****Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Anpassung der Inhaltsübersicht

Zu Nummer 2 (§ 1)**Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 4a)**

Umsetzung der neuen Definition der Änderungsrichtlinie.

Eine Zugtrasse ist nach § 1 Abs. 20 derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann. Soweit der Betreiber der Schienenwege bei der Zuweisung der Zugtrasse die Infrastruktur eines Betreibers einer Serviceeinrichtung beansprucht, ist es erforderlich, dass er eine Abstimmung im Sinne von § 47 Abs. 9 ERegG herbeiführt.

Zu Buchstabe b (§ 1 Absätze 22a-22d)

Umsetzung der neuen Definitionen der Änderungsrichtlinie, relevant insbesondere für die Entflechtungsvorschriften in §§ 8 ff..

Zu Absatz 22a:

Hauptinfrastrukturbetreiber ist die DB Netz AG, siehe Begründung zu § 2 Absatz 3 ERegG.

Kleinere Abweichungen bei der 1:1-Umsetzung des Textes der Richtlinie, da die Verbindlichkeit von Vereinbarungen nach nationalem Recht ohnehin gegeben ist; sie bedarf daher keiner besonderen Regelung.

Zu Absatz 22b und 22c:

Die Begriffe sind weiter gefasst, als die deutschen Begriffe „Vorstand“ und „Aufsichtsrat“, da sie die Funktion des Organs unabhängig von der Rechtsform beschreiben.

Zu Buchstabe c (Absatz 25):

Die neue, aus der Richtlinie stammende Definition ersetzt die vorherige, rein nationale Definition des integrierten Unternehmens. Die bisherige Definition wird nicht mehr benötigt.

Die Definition ist insbesondere für die Entflechtungsvorschriften in §§ 8 ff. relevant. In Nummer 3 muss das EVU von dem Betreiber der Schienenwege, dessen Netz es nutzt, kontrolliert werden. Die Formulierung der Richtlinie wurde nach Sinn und Zweck ausgelegt.

Zu Nummer 3 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 3)

Zu Buchstabe a aa (§ 2 Absatz 3 Nummer 1)

Verweisänderung. Trägt der Einfügung der §§ 8 a ff. Rechnung.

Zu Buchstabe a bb (§ 2 Absatz 3 Nummer 2)

Zu aaa

Verweisänderung. Trägt der Einfügung der §§ 8 a ff. Rechnung.

Zu bbb

Rechtsbereinigung.

Die Vorschrift ist missglückt, denn Absatz 1 bezieht sich auf EVU, Absatz 3 auf EIU. Die Ausnahme ist auch dann sinnvoll, wenn regionale EVU (also solche, die gerade unter Absatz 1 fallen) auf der Strecke fahren.

Zu ccc

Die gelegentliche Nutzung für den Personenverkehr, z.B. durch Sonderfahrten im Rahmen von Werksbesichtigungen ändert nicht die Wertung für die Güterverkehrsnetze. Eine Schnittmenge mit den neuen Ausnahmen in Nummern 3 und 4 besteht.

Zu Buchstabe a cc (§ 2 Absatz 3 Nummern 3 und 4)

Die von der Änderungsrichtlinie eingeräumten Möglichkeiten der Ausnahme von den Entflechtungsvorschriften werden genutzt.

Der Begriff „lokale Strecke“ wird bei der Umsetzung durch „örtliche Schienennetze“ ersetzt, um bei den bisherigen Begrifflichkeiten des ERegG zu bleiben. Die Einführung eines neuen Begriffs „lokal“ ist nicht zielführend. Die BNetzA geht in ihrer bisherigen Spruchpraxis zu den Befreiungen entsprechend den Regelungen im ERegG davon aus, dass nur ein Schienennetz im Sinne des

§ 2 Abs. 22 AEG befreit werden kann, niemals eine einzelne Strecke. Eine Befreiungsmöglichkeit für einzelne Strecken ist auch weiterhin nicht sachgerecht, um sicherzustellen, dass keine isolierte Betrachtung von Teilen von Schienennetzen erfolgt.

Der Begriff „schwaches Verkehrsaufkommen“ ist im EU-Recht nicht definiert. Auch sind die Kriterien nicht festgelegt, nach denen es bestimmt werden soll. Als „schwaches Verkehrsaufkommen“ wird daher im Regelfall ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag, also maximal von 10 Güterzügen in der Woche, angenommen.

Der Begriff „Hauptinfrastrukturbetreiber“ ist im EU-Recht nicht definiert. Auch sind die Kriterien nicht festgelegt, nach denen er bestimmt werden soll. Der „Hauptinfrastrukturbetreiber“ nach EU-Recht ist nach deutscher Begrifflichkeit ein Betreiber von Eisenbahnanlagen, also im Wesentlichen von Schienennetzen. Das größte Schienennetz in Deutschland wird von der DB Netz AG betrieben. Aus nationaler Sicht ist daher die DB Netz AG der „Hauptinfrastrukturbetreiber“. Zwar kann im Einzelfall, wenn man nicht die nationale Ebene, sondern die regionale oder lokale Ebene betrachtet, je nach Zuschnitt, ein anderer Betreiber der Schienenwege das größte Schienennetz betreiben. In der Richtlinie finden sich jedoch keine Hinweise, dass eine kleinteilige Betrachtungsweise gewollt ist.

Zu Nummer 3 Buchstabe a

Der „Schienengüterverkehrsbetreiber“ der Richtlinie ist ein EVU.

Es gibt in Deutschland rund zehn Unternehmen, die diese Alternative erfüllen:

- a) Der Betreiber der Schienenwege ist nicht die DB Netz AG.
- b) Die Strecke wird von einem einzigen Schienengüterverkehrsbetreiber genutzt.
- c) Das Verkehrsaufkommen beträgt durchschnittlich 2 Güterzüge am Werktag, also maximal 10 Güterzügen in der Woche.

Zu Nummer 3 Buchstabe b

Es gibt in Deutschland rund 20 Betreiber der Schienenwege, die ein örtliches Schienennetz nach Nummer 3 betreiben. Sie sind rechtlich nicht mit einem EVU verbunden. Die Bedingung wird im Hinblick auf mögliche Fallkonstellationen jedoch vorsorglich umgesetzt.

Zu Nummer 3 letzter Halbsatz

Für die in Buchstabe a beschriebenen Unternehmen gilt grundsätzlich, dass „die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird.“ Der Halbsatz gilt für Buchstabe a und b.

Zu Nummer 4

Es gibt solche Fälle in Deutschland und zwar bei bis zu 20 Zügen/Woche etwa 20 Unternehmen (von insgesamt 100 Betreibern der Schienenwege, von denen im Wege der Markterhebung Informationen gewonnen werden konnten, allerdings bei „Selbstangaben“). Es handelt sich dabei meist um Ausflugs- oder Touristikverkehr z. B. Linz – Kahlenborn, Kasbachtalbahn.

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 4)

Da die Entflechtungsvorschriften erweitert werden, ist konsequenterweise auch die Befreiungsmöglichkeit zu erweitern.

Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 6a – neu)

Analog zu § 2 Absatz 6 wird für Betreiber der Schienenwege, deren Netz nur für museale Nutzung eingesetzt wird, eine umfassende Befreiungsmöglichkeit von den Regulierungsvorgaben vorgesehen.

Auch wenn die Richtlinie eine umfassende Ausnahme für Museumsbahnen nicht vorsieht, ist Sinn und Zweck der Eisenbahnregulierung, den Wettbewerb zu stärken (vgl. § 3 ERegG). Diese Zielrichtung läuft bei den Museumsbahnen auch hinsichtlich der Schienenwege ins Leere.

Das Europarecht kennt im Übrigen durchaus eine geringere Regelungsdichte für museale Eisenbahninfrastrukturen: Art. 2 Abs. 1 UAbs. 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen sieht umfassende Ausnahmemöglichkeiten für museal genutzte Serviceeinrichtungen vor. Derselbe Gedanke einer Verzichtbarkeit der Regulierung liegt auch Absatz 6a zu Grunde.

Derzeit müssen die Betreiber der Schienenwege mit Blick auf ihr regelspuriges Schienennetz (zu nicht regelspurigen Netzen siehe dagegen § 2 Abs. 3 Nr. 1 ERegG) selbst bei Vorliegen einer Be-

freierung nach § 2 Abs. 7 Satz 1, 2. HS. ERegG immer noch die Entgelte nach § 33, 32 ERegG ermitteln und genehmigen lassen. Dies erscheint zumindest für ausschließlich museal genutzte Schienenwege als unverhältnismäßig großer Aufwand.

Von der Befreiungsmöglichkeit in Absatz 6a erfasst werden nur ausschließlich museal genutzte Schienenwege, deren Infrastrukturen in der Regel klein und wirtschaftlich unbedeutend sind; eine Nachfrage dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Nutzungen liegt in diesen Fällen nicht vor. Nicht erfasst von der Befreiungsmöglichkeit („ausschließlich“) sind Schienennetze, auf denen neben der musealen noch eine gewerbliche Nutzung stattfindet, z.B. Güterverkehr.

Zu Buchstabe d (§ 2 Absatz 7)

Zu Buchstabe d aa

Verweisänderung. Trägt der Einfügung der §§ 8 a ff. Rechnung.

Zu Buchstabe d bb aaa

Umsetzung der Richtlinie: Die Europäische Kommission entscheidet künftig im Wege von Durchführungsrechtsakten.

Zu Buchstabe d bb bbb

Folgeänderung zu c bb aaa.

Zu Buchstabe d bb ccc

Klarstellender Hinweis auf letzte Änderung der Richtlinie.

Zu Nummern 4 und 5 (§§ 8-8e)

Die Regelungen zur Unabhängigkeit von Betreibern der Schienenwege werden auf Grund der Neuregelung des 4. Eisenbahnpakets in der Änderungsrichtlinie (EU) 2016/2370 grundlegend neu gestaltet.

Zu Nummer 4 (§§ 8 - 8e)

Zu § 8

Grundlegende Regelung zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege, insbesondere von EVU. Neu ist der Begriff des vertikal integrierten Unternehmens (definiert in § 1 Abs. 25 ERegG neu). Für solche Unternehmen, in Deutschland insbesondere den Deutsche Bahn Konzern, gelten teilweise besondere Regelungen.

Zu Absatz 1

Regelung der rechtlichen Selbständigkeit der Betreiber der Schienenwege.

Der unscharfe Begriff „rechtliche Einheit“ der Richtlinie wird durch „Bereich“ ersetzt, um den Anwendungsbereich zu verdeutlichen.

Zu Absatz 2

Die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen des Betreibers der Schienenwege müssen in vertikal integrierten Unternehmen unbeeinflusst von sonstigen Unternehmenseinheiten und Interessen sein.

Sätze 1 bis 3 sind die Umsetzung von Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und 3 der Richtlinie.

Sätze 4 bis 7 waren zuvor in § 8 Abs. 4 ERegG geregelt. Es handelt sich daher nicht um neue Vorgaben im Rahmen dieses Gesetzentwurfs, vielmehr waren die Anforderungen bereits zuvor im nationalen Recht verankert.

Zu Absatz 2 Satz 3

Die gesetzliche Regelung enthält nur eine Zielvorgabe. Wie diese wirksam umzusetzen ist, bleibt dem Unternehmen überlassen. Eine konkrete gesetzliche Verpflichtung der Personen, z.B. dass diese bei Interessenkonflikten nicht an Entscheidungen teilnehmen dürfen, wäre denkbar, jedoch können die Unternehmen in Kenntnis ihrer Prozesse bestmöglich entscheiden, welche Maßnahmen die Zielerreichung sichern. Der sehr allgemeine Begriff des Interessenkonfliktes in der Richtlinie soll bei der Umsetzung konkretisiert werden, indem er auf das Verhältnis EVU – EIU bezogen wird.

Zu Absatz 2 Satz 4 bis 6

Die Sätze 4 bis 6 des Absatzes 2 beziehen sich auf die Regelungen nach Satz 3. Die Regelungen werden aus dem bisherigen ERegG weitergeführt, obwohl die Richtlinie keine exakte Entsprechung zu ihrem Regelungsgehalt hat. Aus Gründen der Transparenz und Prüfbarkeit, die die Richtlinie auch bezweckt, werden die Regelungen als Abrundung der Vorgaben weitergeführt. In § 70 sind die Befugnisse der Regulierungsbehörde bzgl. der Entflechtungsvorschriften geregelt.

Zu Absatz 3

Sicherstellung der Unabhängigkeit von Personen im Wege der Regelung des Verbots von Doppelmandaten, um Interessenkonflikte zu verhindern.

Satz 4 betrifft zum Beispiel die DB AG. Die DB AG ist ein Unternehmen, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber der Schienenwege kontrolliert. Ein Mitglied des Aufsichtsrates der DB AG darf daher nicht zugleich Mitglied des Vorstandes der DB Netz AG sein.

In das Gesetz aufgenommen wurden in Verfolgung der Linie der 1:1-Umsetzung ausschließlich die ausdrücklich in der umzusetzenden Richtlinie (EU) 2016/2370 in Artikel 7 Absatz 3 vorgesehenen Verbote von Doppelmandaten. Über die ausdrücklich geregelten formalen Verbote hinaus sind bei Personalentscheidungen jedoch stets auch die materiellen Unabhängigkeitsvorschriften zu beachten wie insbesondere in § 8 Absatz 2 ERegG (neu) vorgesehen: Danach darf keiner der anderen Bereiche einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben; die Unparteilichkeit der handelnden Personen ist angesichts der bestehenden Interessenkonflikte zu sichern.

So führt auch ohne ein ausdrückliches Doppelmandats-Verbot schon die Regelung in § 8 Absatz 2 dazu, dass eine Person, die Mitglied des Vorstands eines vertikal integrierten Konzerns ist, nicht zugleich mit der Wahrnehmung der wesentlichen Funktionen eines Betreibers des Schienenwege innerhalb des vertikal integrierten Konzerns betraut werden darf.

In der Regel wird wegen der strukturellen Interessenkonflikte Gleiches auch für die Unvereinbarkeit eines Postens im Vorstand eines vertikal integrierten Konzerns einerseits mit einem Posten im Vorstand eines Betreibers der Schienenwege innerhalb des Konzerns andererseits gelten. Durch eine Funktionsdoppelung von Vorstandsposition im herrschenden Unternehmen und Vorstandsposition beim Betreiber der Schienenwege – in Kombination mit den arbeits- und dienstrechtlichen Weisungsrechten des Vorstands des Betreibers der Schienenwege gegenüber den gegenüber den Verantwortlichen für die Wahrnehmung der wesentlichen Funktionen – entstünde ein nicht überbrückbarer Interessenkonflikt. Dieser kann durch Verzicht auf Doppelmandate von Vorstandspositionen beim konzernbeherrschenden Unternehmen und beim Betreiber der Schienenwege ausgeschlossen werden.

Zu Absatz 4

Sicherstellung der Unabhängigkeit von verantwortlichen Personen im Hinblick auf die wesentlichen Funktionen durch Regelungen zur leistungsbezogenen Vergütung und Bonuszahlungen. Die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems im Sinne des Satzes 2 darf nicht nur anhand der unternehmenseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bemessen werden. Vielmehr ist eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen, die die Gesamtleistung unter Beachtung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Eisenbahninfrastrukturen nutzen, berücksichtigt.

Anderenfalls könnten über dieses Instrument Anreize gesetzt werden, die eine Bevorzugung der konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen begünstigen würden. Der letzte Satz verdeutlicht die Auslegung des durch die Richtlinie vorgegebenen Begriffs der „Gesamtleistung des Eisenbahnsystems“ im vorletzten Satz. Die Gesamtleistung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen meint in erster Linie deren Betriebsleistung.

Zu Absatz 5

Sicherstellung der Unabhängigkeit der Entscheidungen in Bezug auf wesentliche Funktionen durch Beschränkung des Informationsflusses innerhalb von vertikal integrierten Unternehmen.

Zu Absatz 6

Umsetzung von Art. 7 a Absatz 2 Buchst. b der Richtlinie in der Formulierung des Erwägungsgrundes 8 der RL (EU) 2016/2370, Satz 1. Die Verpflichtung soll durchweg und nicht nur im Regelfall gelten, daher „müssen“.

Zu Absatz 7

Klarstellung, dass die staatlichen Prozesse für Ausbau und Finanzierung, wie u.a. im BSWAG geregelt, nicht durch die Regelungen der Absätze 1 bis 6 beeinträchtigt werden. Z.B. für den Fall, dass ein EVU die Infrastruktur bezahlt.

Zu Absatz 8

Zu dieser Regelung gibt es keine Entsprechung in der Richtlinie. Es handelt sich hierbei um eine notwendige – klarstellende - Ergänzung der Regelungen der Richtlinie, in der die Haftung von Organmitgliedern als Konsequenz aus der vorhandenen Verantwortlichkeit abgeleitet wird. Der Regelungsinhalt findet sich bereits im bisherigen § 8 Abs. 6 ERegG, es handelt sich hier also um keine Neuregelung im Zuge dieses Gesetzentwurfs.

Zu § 8a

Sicherstellung, dass Entscheidungen zu den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Schienenwege unbeeinflusst von sachfremden Einflüssen, insbesondere durch Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen werden.

Zu Absatz 1

Der bisherige § 8 Absatz 1 ERegG wurde leicht modifiziert, um die Umsetzung von Art. 7a Abs. 1 der RL sicherzustellen.

Zu Absatz 2

Entspricht unverändert § 8 Absatz 2 ERegG bisherige Fassung.

Zu Absatz 3

Absatz 3 nennt konkrete Fallkonstellationen, die vermieden werden müssen, um das in Absatz 1 genannte Ziel zu erreichen. Es wurde konkretisiert, was mit dem allgemeinen Begriff Interessenkonflikt in diesem Zusammenhang gemeint ist.

Absatz 3 Nummer 1, 2. Halbsatz ist die Umsetzung der RL-Vorgabe in Art. 7a Abs. 2 Buchst. a („unbeschadet der Rolle der Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Entgelterhebung und für die Kapazitätszuweisung sowie spezifischer Vorschriften für die Entgelterhebung gemäß den Artikeln 29 und 39“).

Die Regelung stellt die Begrenzung des Anwendungsbereichs von Nummer 1 klar. Die gesetzlich vorgesehenen Funktionen des Bundes und der Länder bleiben unberührt, ebenso wie die Funktion des Bundes und der Länder, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die – in sehr weiter Auslegung - mittelbar auch eine Auswirkung auf die wesentlichen Funktionen haben könnten. Der durch Nummer 3 untersagte Fall ergibt sich bei beruflichen Veränderungen von Mitarbeitern. Er liegt insbesondere vor, wenn die Person, die zukünftig wesentliche Entscheidungen beim Betreiber der Schienenwege treffen soll, vorher bei einem EVU war. Ein Interessenkonflikt im Sinne von Nummer 3 kann auch bei einem anstehenden Wechsel vom Betreiber der Schienenwege zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vorliegen.

Zu § 8b*Zu Absatz 1 Satz 1*

In Umsetzung von Art. 7b Absatz 1 der Richtlinie wird geregelt, dass schon bei der Planung die Diskriminierungsfreiheit zu beachten ist. Die Erneuerungsplanung wurde im Vergleich zu Art. 7b Abs. 1 der Richtlinie ergänzt, um eine Konsistenz mit Artikel 56 Abs. 1 Buchstabe i der geänderten Richtlinie 2012/34/EU herzustellen, wonach die Regulierungsbehörden sowohl die Entscheidungen über die Erneuerungsplanung als auch die Entscheidungen zu Maßnahmen geplanter und ungeplanter Instandhaltungen überprüfen können sollen. Durch die benannten Maßnahmen kann es zu Behinderungen im laufenden Eisenbahnbetrieb kommen. Ziel der Vorschrift ist es, Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Diskriminierungen in Folge dieser Behinderungen zu schützen.

Zu Absatz 1 Satz 2:

Im zweiten Satz wird konkretisiert, was in der Richtlinie (Art. 7b Absatz 1, letzter Halbsatz) mit dem allgemeinen Begriff Interessenkonflikt in diesem Zusammenhang gemeint ist.

Zu Absatz 2:

Klarstellung in Anlehnung an Erwägungsgrund 11 der Richtlinie.

Zu Absatz 3

Regelung des Aspekts der Transparenz durch Information und – sofern überhaupt gewährt – diskriminierungsfreien Zugang zu Prozessen des Verkehrsmanagements.

Zu Absatz 4

Die Regelungen in § 61 bleiben unberührt. Zwar beinhalten beide Vorschriften Vorgaben zur Planung und Abstimmung von Baumaßnahmen. Die Regelung in Absatz 4 steht allerdings im Kontext der Vorgaben zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege. Sie sind im Zusammenhang mit dem in § 8 Abs. 1, 2 benannten Ziel zu sehen. Die Regelungen in § 61 hingegen beinhalten allgemeine Vorgaben zur Planung und Durchführung von Baumaßnahmen. Sie verfolgen allgemein das Ziel, den Zugangsberechtigten einen transparenten, angemessenen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten.

§ 44 ERegG betrifft den Sonderfall der Zuweisung im Netzfahrplan. Auch § 44 bleibt durch die Regelung des § 8b Abs. 4 unberührt.

Zu § 8c

Regelung der möglichen Auslagerung und Aufteilung von Funktionen des Betreibers der Schienenwege, unter der Voraussetzung, dass keine Interessenkonflikte zwischen dessen Interessen und Interessen von EVU auftreten.

Zu Absatz 1

Die allgemeine Formulierung der Richtlinie (Art. 7c Absatz 1, erster Halbsatz) mit dem allgemeinen Begriff Interessenkonflikt wird auf das in diesem Zusammenhang Gemeinte konkretisiert. Es wird klargestellt, dass die Gesamtverantwortung nicht abgegeben werden kann und nach wie vor den Betreiber der Schienenwege trifft.

Zu Absatz 2

Ein Abschluss von Kooperationsvereinbarungen kann zu mehr Effizienz und Kosteneinsparungen führen. Die Bundesnetzagentur stellt insbesondere die Diskriminierungsfreiheit sicher. Die Anzeigepflicht in Satz 2 stellt in Ergänzung der Richtlinie sicher, dass die Bundesnetzagentur stets von Kooperationsvereinbarungen erfährt. Soweit die Bundesnetzagentur bei den Kooperationsvereinbarungen Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht feststellt, kann sie verlangen und durchsetzen, dass der Rechtsverstoß beendet wird, wenn nicht anders möglich ggf. auch durch Aufhebung der Vereinbarung. Dies wird durch den letzten Satz klargestellt.

Zu § 8d

Umsetzung von Artikel 7d der Richtlinie. Die Vorschrift regelt die finanzielle Transparenz hinsichtlich der Verwendung der Einnahmen des Betreibers der Schienenwege, insbesondere in Bezug auf die Verwendung öffentlicher Gelder.

Zu Absatz 1

Artikel 7d Absatz 1 der Richtlinie wird umgesetzt. Die Möglichkeiten der Verwendung der Einnahmen werden auf die genannten Fälle beschränkt. Zuwendungen fallen nach üblichem Sprachgebrauch nicht unter den Begriff „Einnahmen“ des Betreibers der Schienenwege, doch wurde zu Gunsten einer möglichst direkten 1:1 Übernahme hier an der Begrifflichkeit der Richtlinie festgehalten.

Zu Absatz 2

Absatz 2 etabliert den in Deutschland für den DB AG Konzern schon bislang praktizierten Finanzkreislauf nun auf Gesetzesebene.

Auch nach der Neuregelung ist unverändert möglich, dass ein Betreiber der Schienenwege innerhalb eines vertikal integrierten Konzerns seine Gewinne zunächst an die Konzernmutter weiterleitet und diese die Gewinne dann als Dividende an den staatlichen Eigentümer der Konzernmutter auszahlt. Entscheidend ist, dass keine Gewinne der Netzbetreibers zur Verfügung stehen dürfen, um die anderen Teile des vertikal integrierten Unternehmens mitzufinanzieren. Dies ist durch die Neuregelung gesetzlich ausgeschlossen.

Diese Umsetzung entspricht dem gemeinsamen Verständnis aller Beteiligten - insbesondere der Mitgliedstaaten und der KOM - bei Beschlussfassung über das 4. EBP, dass das deutsche System in dieser Form mit der beschriebenen Form der Gewinnabführung über die Konzernmutter weitergeführt werden kann. Das funktionierende deutsche System des Finanzkreislaufs sollte nicht unterbunden werden. Der bisher schon in Deutschland für den DB AG-Konzern eingeführte Finanzkreislauf wird nun in Umsetzung der Richtlinie auch gesetzlich verankert.

Satz 1 privilegiert nur Gebietskörperschaften, für private Anteilseigner ist eine Abführung auf diesem Wege nicht möglich, wenn öffentliche Gelder an den Betreiber der Schienenwege geflossen sind.

Die Einschränkungen gelten nur, wenn ein Betreiber der Schienenwege öffentliche Gelder erhält, vergleiche Erwägungsgrund 18 Satz 3 der Richtlinie: „Dividenden aus Tätigkeiten ohne Rückgriff auf öffentliche Gelder oder Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur dürfen auch von Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren, verwendet werden.“

Zu Absatz 3 und 4

Da Darlehen zu wechselseitigen Abhängigkeiten führen können, sind sie zwischen EVU und EIU - vorbehaltlich des Absatzes 6 - ausgeschlossen.

Zu Absatz 5

Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens ist abweichend von Absatz 4 und 5 eine Darlehensvergabe zu den genannten Bedingungen möglich.

Zu Absatz 6

Regelung der zulässigen konzerninternen Verrechnungspreise innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens. Die Gewinnspanne darf ergänzend nur bei Preisen gemäß Ziffer 2 in Ansatz gebracht werden. Hinsichtlich der Angemessenheit kann eine Orientierung am Maßstab des § 32 ERegG (Entgelte für Serviceeinrichtungen) erfolgen.

Zu Absatz 7

Regelung zur getrennten Ausweisung und Begleichung von Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege zur Gewährleistung von höchstmöglicher Transparenz. Zugleich wird den in Deutschland bestehenden Verhältnissen Rechnung getragen und Flexibilität gewährleistet, indem die Begleichung selbst auch durch eine andere Einheit als den Schuldner selbst erfolgen kann.

Zu Absatz 8

Regelung zur Führung der Konten des Betreibers der Schienenwege und der übrigen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens zur Gewährleistung der Transparenz der Finanzkreisläufe.

Zu Absatz 9

Regelung zur Gewährleistung der Transparenz über die kommerziellen und finanziellen Beziehungen innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens durch Aufzeichnungen.

Zu § 8e

Beschreibt in Umsetzung von Artikel 7f der Richtlinie die Aufgaben des europäischen Netzwerks der Betreiber der Schienenwege (Erl: Die europäische Begrifflichkeit für „Betreiber der Schienenwege“ ist „Infrastrukturbetreiber“) und regelt den Umfang der Zusammenarbeit. Hauptinfrastrukturbetreiber in Deutschland ist die DB Netz AG.

Satz 4 stellt klar, dass die internationale Zusammenarbeit die nationalen Befugnisse und Beschwerdemöglichkeiten nicht beeinträchtigt.

Zu Nummer 5 (§ 9)

Umsetzung der Beteiligungsrechte der Zugangsberechtigten aus Artikel 7e der RL. Die Koordinierungspflicht des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Zugangsberechtigten wird im Wege der Koordinierung des Geschäftsplans verankert.

Zu Buchstabe a bis c (§ 9 Absatz 1)*Zu Absatz 1*

Die Änderungen in Absatz 1 stellen klar, dass alle Zugangsberechtigten sich zu den Inhalten des Geschäftsplans äußern können. Die Beteiligungsrechte des Netzbeirats bleiben unberührt. Letzteres wird durch die Einfügung des Teilsatzes durch Buchstabe c ausdrücklich klargestellt.

Zu Buchstabe d (§ 9 Absatz 2 und 3)*Zu Absatz 2*

Die wesentlichen Punkte, auf die sich die Koordinierung mit den Zugangsberechtigten bezieht, sind aufgelistet.

Zu Absatz 3

Um Transparenz zu schaffen, hat der Hauptinfrastrukturbetreiber Leitlinien für die Koordinierung zu erstellen und seine Tätigkeiten zu veröffentlichen. Andere Rechte der Zugangsberechtigten bleiben unberührt.

Zu Nummer 6 (§ 10)**Zu Buchstabe a (§ 10 Absatz 2)**

Der freie Marktzugang für Erbringer von Personenverkehrsdiensten wird geregelt. Dieser war bislang für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland nur für grenzüberschreitende Verkehre vorgesehen. Anders als bisher in Absatz 3 geregelt können nun sowohl im Rahmen von grenzüberschreitenden als auch von nicht grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufgenommen und abgesetzt werden.

Zu Buchstabe b (§ 10 Absatz 3)

Absatz 3 alt entfällt wegen der Neuregelung in Absatz 2 neu.

Zu Buchstabe c (§ 10 Absatz 3 neu)

Folgeänderung zu b.

Zu Buchstabe d (§ 10 Absatz 4 (neu))

Mit dem Zweck der Transparenz und Übersichtlichkeit für den Rechtsanwender wird klarstellend auf den Vorrang europarechtlicher Regelungen vor nationalem Recht hingewiesen.

§ 10 Absatz 5 und 6 alt entfallen. Denn da die Beschränkung auf grenzüberschreitende Personenverkehre für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland entfällt (siehe Absatz 2 neu), bedarf es der Bestimmung des Hauptzwecks nicht mehr. Eine dem gestrichenen Absatz 6 entsprechende klarstellende Regelung zum Vorrang von Europarecht vor nationalem Recht findet sich nun in Absatz 4 neu.

Zu Nummer 7 (§ 17 Absatz 2)**Zu Buchstabe a und b**

Redaktionelle Folgeänderungen zu dem mit Buchstabe c angefügten Buchstaben i.

Zu Buchstabe c

Der neu angefügte Buchstabe setzt Art. 56 Absatz 2 Satz 1 bzgl. der Überwachung von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten um.

Zu Nummer 8 (§ 36 Absatz 5)

Aktualisierung, da die ETCS-Korridore mittlerweile in einer Verordnung benannt sind (zuvor in einer Entscheidung der Europäischen Kommission).

Nachdem die Entgeltdifferenzierung nach ETCS bislang verpflichtend war, ermöglicht die Änderungsrichtlinie (Artikel 32 Absatz 4) den Mitgliedstaaten nun die Entscheidung, ob differenziert werden soll. Die den Mitgliedstaaten durch Europarecht ermöglichte Entscheidung, ob und auf welchen Streckenarten differenziert wird, stellt die Vorschrift ins Ermessen des Betreibers der Schienenwege. Denn dieser kann am besten sachgerecht entscheiden, inwieweit die Differenzierung weiterführend ist.

Eine Differenzierung ist faktisch als Bonus-Malus-System auszugestalten. Eine solche Differenzierung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt steigen.

Durch die Regelung „Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Differenzierung der Weagentgelte nicht für in der Verordnung (EU) 2016/919 angegebene Schienenstrecken gilt, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.“ kann ein Mitgliedstaat ausschließen, einen Bonus dann einzuräumen, wenn ein ETCS-ausgerüsteter Zug auf einer solchen Strecke fährt und damit trotz der entsprechenden Investitionen eine Minderung der Erlöse auf dieser Strecke eintreten würde.

Satz 6 gibt der Bundesnetzagentur die Befugnis, dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zum Umfang und zur Art und Weise der Differenzierung zu machen, um auf Regelungen hinzuwirken, die mit dem Eisenbahnregulierungsrecht konform sind und insbesondere keine diskriminierende Wirkung haben.

Zu Nummer 9 (§ 42 Absatz 6)

In Deutschland findet keine Umsetzung von Artikel 11 der Richtlinie statt, wonach der Zugang eingeschränkt werden kann, vielmehr wird das bisherige System beibehalten. Jedoch bedarf es hier einer Umsetzung in Bezug auf den Zugang in anderen Mitgliedstaaten. Rechtzeitig zu informieren sind die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die Regulierungsbehörden.

Zu Nummer 10 (§ 61 Absatz 3)

Der Infrastrukturbetreiber darf bei seiner Unterrichtung über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten nicht zwischen den Nutzern und der Regulierungsbehörde unterscheiden. Die Vorschrift stellt klar, dass auch die Regulierungsbehörde „Beteiligte“ ist, die es zu unterrichten gilt und zwar unabhängig von konkreten Beschwerden bzw. laufenden Verfahren. Dabei genügt es, wenn die Regulierungsbehörde allgemein verlangt, in solchen Fällen unterrichtet zu werden. Ein Bezug auf eine einzelne Maßnahme ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 11 (§ 62 Absatz 1)

Umsetzung von Art. 54 Absatz 1 Satz 3f. der RL. Bei Störungen muss die Kooperation auch grenzüberschreitend erfolgen. Eine Informationspflicht besteht daher bei grenzüberschreitenden Auswirkungen auch gegenüber Betreibern der Schienenwege in anderen Mitgliedstaaten. Eine Kooperationspflicht der betroffenen Betreiber der Schienenwege zur Beseitigung der Störung wird ausdrücklich geregelt.

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. Die Ergänzung ist sinnvoll und geboten, da Reibungsverluste und Abstimmung sowohl auf nationaler Ebene als auch bei grenzüberschreitenden Sachverhalten gleichermaßen vermieden werden müssen.

Zu Nummer 12 (§ 66 Absatz 4)

Die Ergänzungen dienen der Umsetzung von Artikel 56 Absatz 1 der Richtlinie.

Zu Buchstabe a (§ 66 Absatz 4 Nummer 8)

Redaktionelle Änderung, da weitere Nummern durch Buchstabe b angefügt werden.

Zu Buchstabe b (§ 66 Absatz 4 Nummern 9 bis 11 (neu))

Umsetzung von Artikel 56 Absatz 1 Buchstaben h bis j und Absatz 2.

Vgl. zur Aufgabenbeschreibung der BNetzA auch oben § 8b ERegG und unten Artikel 2 § 2 Absatz 7b AEG, siehe dort auch zur Definition des Begriffs Verkehrsmanagement.

Zu Nummer 10

Umsetzung von Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe i der Richtlinie. Vgl. auch oben § 8b ERegG und unten Artikel 2 § 2 Absatz 7b AEG. Hier Weiterführung der dort dargelegten Gedanken:

Durch den Verweis auf § 9 BEVVG erfolgt eine Klarstellung, dass die Grundsätze der Zuständigkeitsverteilung und der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnbehörden, insbesondere EBA und BNetzA, unverändert bleiben. In Nummern 9 und 10 werden die jeweiligen Aufgaben der BNetzA konkretisiert durch die Ergänzung „hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht“. Eisenbahnregulierungsrecht sind insbesondere das Eisenbahnregulierungsgesetz sowie Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte auf Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU.

Zu Nummer 11

Konkretisierung des allgemeinen Begriffs des Interessenkonfliktes.

Zu Nummer 12

Umsetzung von Artikel 56 Absatz 2 der Richtlinie. Die sonstigen in Absatz 2 der Richtlinie genannten Punkte sind bereits durch § 66 Abs. 1-4 ERegG abgedeckt.

Zu Nummer 13 (§ 70)**Zu Buchstabe a (§ 70 Absatz 1)**

Umsetzung von Artikel 56 Absatz 12 der Richtlinie. Das Thema Verhinderung von Interessenkonflikten sowie die neuen Vorschriften §§ 8 - 8d werden konsequenterweise in die Aufgabenbeschreibung aufgenommen. Es handelt sich um eine notwendige Ergänzung der Richtlinie zwecks Klarstellung der Kompetenzen der Bundesnetzagentur. Dies hat folgenden Hintergrund:

Durch die neu in den §§ 8 - 8d eingeführten Regeln werden verschiedene Regelungen für Betreiber der Schienenwege getroffen, deren Nichteinhaltung nicht und nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen erkannt und dann im Beschwerdeverfahren angegriffen werden könnte. Teilweise sind diese Regelungen dem bisherigen § 8 ERegG entnommen (z.B. die zukünftigen §§ 8a Abs. 1 und 2) und waren somit nach bisherigem Recht bereits der Überwachung durch die Regulierungsbehörde unterworfen. Verstöße gegen die Einhaltung der neuen Regelungen zur organisatorischen und personellen Unabhängigkeit (im neuen § 8a Abs. 3), zur Verhinderung von Interessenkonflikten (§ 8b Abs. 1 S. 2) und zur Gleichbehandlung beim Informationszugang (§ 8b Abs. 2) können nicht durch Beschwerden der Kunden der Betreiber der Schienenwege begegnet werden, weil diese hierzu Kenntnisse über interne Prozesse der Betreiber der Schienenwege benötigen, die externen Unternehmen nicht zur Verfügung gestellt werden. Eine wirksame Kontrolle ist hingegen durch die Regulierungsbehörde zu gewährleisten, weil diese durch die Befugnisse aus § 67 Abs. 4 ERegG die für den Nachweis der Verstöße notwendigen Informationen vom Betreiber der Schienenwege erlangen kann. Gleiches gilt für die Kontrolle hinsichtlich von Interessenkonflikten nach § 8c Abs. 1 und Diskriminierungskontrolle von Kooperationsverträgen hinsichtlich der Diskriminierungsfreiheit nach § 8c Abs. 2, da auch in diesen Fällen die notwendigen Informationen außenstehenden Unternehmen nicht zugänglich sind.

Durch die Übertragung der Prüfkompetenz auf die Regulierungsbehörde kann diese – durch die der Behörde – aber nicht den Eisenbahnverkehrsunternehmen – zustehenden Auskunftsrechte die Einhaltung dieser Regeln effizienter durchsetzen.

Satz 2 enthält eine Klarstellung zu vertikal integrierten Unternehmen.

Zu Buchstabe b (§ 70 Absatz 3 und 4 (neu))

Anpassung der Aufgabenbeschreibung der Regulierungsbehörde an die neuen Regelungen in § 8d ERegG und die neuen Kooperationsvereinbarungen gemäß § 8c.

Zu Buchstabe c (§ 70 Absatz 5 und 6 (neu))

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe d (§ 70 Absatz 5 (neu))

Redaktionelle Folgeänderung: Anpassung an die Erweiterung des Artikels. Bzgl. Anlage 9 handelt es sich um Rechtsbereinigung.

Zu Nummer 14 (§ 75)**Zu Buchstabe a (§ 75 Absatz 3a)**

Umsetzung von Artikel 57 Absatz 3 a der Richtlinie. Die sinnvolle, z.T. bereits stattfindende Zusammenarbeit der BNetzA mit Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Sachverhalten wird geregelt. Die zu treffenden Entscheidungen sollen im Sinne einer gemeinsamen Lösung abgestimmt werden, um eine Divergenz zwischen den Positionen der Behörden zu vermeiden.

Zu Buchstabe b (§ 75 Absatz 9)

Umsetzung von Artikel 57 Absatz 8 Satz 2 der Richtlinie. Die Abstimmungspraxis in Absatz 3a wird hinterlegt durch gemeinsame Grundsätze und Verfahren, die im Fall von Streitigkeiten bei Bedarf Anwendung finden können.

Zu Buchstabe c (§ 75 Absatz 11 (neu))

Umsetzung von Artikel 57 Absatz 10 der Richtlinie. Eine weitere Ausprägung des Gedankens einer Abstimmung zwischen den Regulierungsbehörden im Falle grenzüberschreitender Sachverhalte. Ziel sind gleiche Auswirkungen und eine einheitliche Praxis in allen betroffenen Mitgliedstaaten

Zu Buchstabe d (§ 75 Absatz 12 (neu))

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

Zu Buchstabe e (§ 75 Absatz 12)

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

Zu Nummer 15 (§ 80)

Übergangsregelung für Altfälle der Darlehensvergabe nach § 8d Absatz 6. Es handelt sich um die Umsetzung von Artikel 7d Absatz 5 der Richtlinie.

Zu Nummer 16 (Anlage 1 (zu § 1 Absatz 5))

Die Streichung in Anlage 1 dient der Rechtsbereinigung.

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 Richtlinie der Satzteil „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“ nicht in die Auflistung aufgenommen, um eine klare Abgrenzung zwischen Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen zu erhalten, damit eindeutig ist, welche Vorschriften Anwendung finden. Denn Personenbahnhöfe sind Serviceeinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nummer 2 a ERegG.

Bei der Streichung von Anlage 1 Nummer 6 handelt es sich um eine Folgeänderung dazu. Denn Zugangswege und Zugangsstraßen sind in der Regel Teil von Serviceeinrichtungen, insbesondere Personenbahnsteigen und Laderampen. Durch die Streichung wird daher die Konsistenz mit Nummer 2 hergestellt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 2)****Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 7)**

Umsetzung der Definition aus Artikel 3 Nummer 2 und Artikel 7 Absatz 1 der Änderungsrichtlinie.

Zu Buchstabe b (§ 2 Absätze 7a-7e (neu))

Umsetzung der neuen Definitionen der Änderungsrichtlinie in Artikel 3.

Zu Absatz 7a (neu)

In der Definition wird der Begriff der Planung verwendet. Planung im Sinne dieses Gesetzes umfasst die systematische Vorbereitung aller Maßnahmen, die auf den Ausbau, die Instandhaltung,

die Erneuerung und die Umrüstung von Eisenbahnanlagen gerichtet sind. Die Ergänzung „darauf bezogene“ stellt klar, dass nur die mit dem Ausbau verbundenen Pläne, Planungen und Baumaßnahmen umfasst sind.

Aus den Erwägungsgründen der Richtlinie (EU) 2016/2370 (Nr. 13) geht hervor, dass die Regulierungsstellen zur Überwachung der dort aufgeführten Aufgaben zuständig sein sollten, weil sie sicherstellen sollen, dass die Infrastrukturbetreiber bei der Ausübung der Aufgaben nicht diskriminieren. Dieser Ansatz wird durch Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe i der Richtlinie (EU) 2016/2370 umgesetzt. Bereits im Stadium der Planung von Vorhaben, durch die der reguläre Betrieb auf einer Eisenbahnstrecke beeinträchtigt wird, besteht die Möglichkeit von Diskriminierungen der Zugangsberechtigten.

Zu Absatz 7b (neu)

Verkehrsmanagement (Verkehrsdurchführung) ist das tatsächliche Zurverfügungstellen der Schienenwege zur Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem der Betreiber der Schienenwege die nötigen Fahrstraßen einstellt, die Leit- und Sicherungstechnik bedient, und mittels geeigneter dispositiver Maßnahmen auf Abweichungen vom Plansoll des Fahrplans, Störungen und Ausfälle der Eisenbahnanlagen oder Serviceeinrichtungen reagiert. Soweit es für die Durchsetzung des Zuganspruchs relevant ist, kann die Regulierungsbehörde entscheiden, dass durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die für die *Gewährung des Zugangs* notwendigen technischen und personellen Maßnahmen zu treffen sind. Nicht vom Verkehrsmanagement umfasst ist die Pflicht des Infrastrukturbetreibers, die Eisenbahninfrastruktur dauernd sicher betriebsbereit und mit der zum sicheren Betrieb erforderlichen Personalausstattung vorzuhalten. Diese Aspekte sind der *Betriebspflicht* (§ 11 AEG) zuzuordnen.

Artikel 3 Nummer 2b der Richtlinie (EU) 2016/2370 benennt das Verkehrsmanagement als eines der drei Aufgabenfelder beim „Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“. Aus der dort aufgeführte Reihung der Begriffe – „Zugtrassenzuweisung“ (Planungsphase); „Verkehrsmanagement“ (tatsächliche Durchführung der Zugtrasse als Zugfahrt) und „Erhebung von Wegegelteln“ (Abrechnung) – geht hervor, dass es der Richtlinie (EU) 2016/2370 beim Begriff des „Verkehrsmanagement“ vom Sinn her um die eisenbahnbetriebliche Durchführung der geplanten Zugtrassen geht. Der Begriff des Verkehrsmanagement entspricht daher im Wesentlichen dem in Deutschland ver-

breiteten Begriff der „Verkehrsdurchführung“. Hiervon umfasst ist das tatsächliche Zurverfügungstellen der Schienenwege zur Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem der Betreiber der Schienenwege die nötigen Fahrstraßen einstellt, die Leit- und Sicherungstechnik bedient, auf unvorhergesehene Zwischenfälle, die zu Abweichungen der Verkehrsdurchführung vom Plansoll des Fahrplans führen, mittels dispositiver Maßnahmen reagiert und bei Störungen/Ausfällen der Eisenbahnanlagen oder Serviceeinrichtungen geeignete Maßnahmen im Rahmen eines Störungsmanagements ergreift. Soweit für die Zugtrassenzuweisung aufgrund der betrieblichen Gegebenheiten die Zusammenarbeit mit einem Betreiber einer Serviceeinrichtung erforderlich ist (z.B. weil das Hauptsignal in den Ein- bzw. Ausfahrgleisen der Serviceeinrichtung steht), gilt die Pflicht zur Zusammenarbeit nach § 47 Abs. 9 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

Zu Absatz 7c (neu)

Die Definition sieht zwei Tatbestandsvoraussetzungen für die Arbeiten vor: Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen. In der Regel wird bereits, wenn eines der beiden Kriterien vorliegt, von Instandhaltung ausgegangen werden können.

Die durch die Richtlinie Artikel 56 Absatz 1 h der Richtlinie (EU) 2016/2370 neu eingeführten Begriffe der geplanten und ungeplanten Instandhaltung sind bisher nach deutschem Recht nicht definiert. Bisher zog man hierzu in der Praxis die Definition des Begriffs der „Instandhaltung“ aus der DIN-Richtlinie DIN 31051:2003 06 heran. Demnach umfasst die Instandhaltung die Bereiche Wartung, Inspektion, Instandsetzung sowie Verbesserung. Die Wartung beinhaltet dabei die regelmäßige Pflege von einzelnen Teilen, um eine Abnutzung zu vermeiden. Unter Inspektion wird sowohl die Feststellung als auch die Beurteilung des Ist-Zustandes verstanden. Die Instandsetzung dient der Wiederherstellung eines funktionsfähigen Zustands und die Verbesserung ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen zur Steigerung der Funktionssicherheit, ohne die Funktion zu ändern.

Die geplanten Instandhaltungen unterscheiden sich von den ungeplanten Instandhaltungen dahingehend, dass sich auf der einen Seite typischer Weise präventive, vorab planbare Erhaltungsmaßnahmen und auf der anderen Seite eher reaktive Wiederinstandsetzungsmaßnahmen gegenüberstellen. Geplante (planmäßige) Instandhaltungen sollten alle Maßnahmen umfassen, die dem Zweck dienen, das Auftreten von Fehlern und damit einen Ausfall der Eisenbahninfrastruktur bzw. von Teilen der Eisenbahninfrastruktur während des Betriebs zu verhindern.

Diese Maßnahmen finden regelmäßig zeit- oder ereignisbezogen statt und beinhalten z.B. Inspektionen, Zustandsüberwachungen oder den Austausch von Teilen. Geplante (planmäßige) Instandhaltung umfasst somit alle präventiven, regelmäßig zeit- oder ereignisbezogenen Instandhaltungsmaßnahmen.

Bei den ungeplanten (außerplanmäßigen) Instandhaltungen werden Maßnahmen erst bei Ausfall oder eingeschränkter Funktionstüchtigkeit der Eisenbahninfrastruktur bzw. von Teilen der Eisenbahninfrastruktur ergriffen. Die Maßnahmen dienen der Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustands sowie der Rückführung in den Sollzustand. Ungeplante (außerplanmäßige) Instandhaltung umfasst somit alle Instandhaltungsmaßnahmen, die erst bei Ausfall oder eingeschränkter Funktionstüchtigkeit der Eisenbahninfrastruktur bzw. bei eingeschränkter Schienenwegkapazität ergriffen werden.

Abweichend von den durch die Richtlinie eingeführten Begriffen der geplanten bzw. ungeplanten Instandhaltung werden in der Anlage 3 Nr. 3 Satz 4 Buchstabe c des ERegG bereits die Begriffe „planmäßige“ und „außerplanmäßige“ Instandhaltung verwendet. Diese Begriffe wurden unmittelbar aus der Richtlinie 2012/34/EU übernommen. Sie werden nun zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten einheitlich weitergeführt.

Zu Absatz 7d und 7e (neu)

Die Begriffe „Erneuerung der Eisenbahnanlagen“ und „Umrüstung der Eisenbahnanlagen“ sind neu. Diese Sachverhalte haben mit dem bislang schon gebräuchlichen Sachverhalt der „Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur“ gemein, dass mit der Ausführung der Arbeiten die Kapazität des Schienenwegs eingeschränkt wird. Daher sind auch diese Arbeiten im Rahmen des § 61 ERegG wie Instandhaltungsarbeiten zu berücksichtigen. In Absätzen 7d und 7e ist die Rede von „Gesamtleistung“ (anders als 7c: „Kapazität“), da es sich hier in der Regel um umfangreichere Arbeiten handeln wird und mehrere Eisenbahnanlagen betroffen sein werden.

„Umrüstung“ in Absatz 7e meint nur eine Verbesserung, nicht eine Verschlechterung der Eisenbahninfrastruktur. Dies ergibt sich aus dem Zusammenspiel der Begriffe „Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (Art. 3 Nr. 2a der RL 2012/34/EU) und „Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur“ (Art. 3 Nr. 2e der RL): Ausbau ist der Oberbegriff, Umrüstung ein Unterfall des Ausbaus,

vgl. Definition des Ausbaus: „Netzplanung, Finanz- und Investitionsplanung, sowie Bau und Umrüstung der Fahrwege“.

Zu Nummer 2 (§ 4)

Zu a (Überschrift)

Folgeänderung zur Ergänzung des neuen Absatz 8 (siehe sogleich), der eine - nicht sicherheitsrelevante – Pflicht regelt.

Zu b (Absatz 8 (neu))

In Umsetzung von Artikel 13 a Absatz 3 der Richtlinie müssen EVU Notfallpläne für die Hilfeleistungen für Fahrgäste nach Artikel 18 der Fahrgastrechteverordnung erstellen. Eine Abstimmung der Notfallpläne verschiedener EVU kann bei Wechselwirkungen der Pläne erforderlich sein. Die Pläne sind aktuell zu halten, auch bezüglich der Abstimmung mit anderen EVU. Gemäß § 1 EVO sind EVU im SPNV von Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a der VO (EG) 1371/2007 ausgenommen. Die neue Verpflichtung zur Aufstellung von Notfallplänen baut auf den bestehenden inhaltlichen Pflichten der EVU auf und erweitert diese nicht. Die Erstellung eines Notfallplans für EVU im SPNV bezieht sich folglich nicht auf Pflichten, von denen sie gemäß § 1 EVO ausgenommen sind. Gleiches gilt für Museumsbahnen, die mangels inhaltlicher Pflichten (§ 1 Satz 4 EVO) im Ergebnis keine Notfallpläne erstellen müssen.

Die Notfallpläne beziehen sich auf den Fall von Großstörungen. Der Begriff ist abzugrenzen von Verspätungen einzelner Züge. Hier sind selbstverständlich von den EVU die Pflichten aus der VO (EG) 1371/2007 einzuhalten; doch bedarf es hierfür keiner Notfallpläne. Der Begriff „Großstörung“ konkretisiert den Begriff der „größeren Störung“ aus Art. 13 a Abs. 3 der Richtlinie, indem er ihn an den deutschen Sprachgebrauch anpasst. Erfasst sind Störungen bei denen der Eisenbahnbetrieb ganz oder teilweise eingestellt werden muss, d.h. mit nicht unerheblichen Auswirkungen auf eine Vielzahl von Zügen, z.B. auf Grund besonderer Wetterereignisse. Beispiele solcher Großstörungen sind Wetterlagen mit Orkanen oder starken Stürmen, großräumige Überschwemmungen (z. B. „Oder-Hochwasser“) und umfangreiche Betriebseinschränkungen durch nukleare oder chemische Großereignisse.

Die Ausnahmen in Satz 2 spiegeln die Ausnahmegesetze in § 1 Satz 3 und 4 der Eisenbahnverkehrsordnung in der am 1. Januar 2019 geltenden Fassung.

Zu Nummer 3 (§ 5a Absatz 10 (neu))

Die Regelung dient dazu, sicherzustellen, dass für die Überwachung der Notfallpläne dieselbe Behörde zuständig ist wie für die Überwachung der zu Grunde liegenden materiellen Verpflichtungen der EVU aus Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.

Zu Nummer 4 (§ 6b)

Zu Absatz 2

Aufnahme eines neuen Grundes für Unzuverlässigkeit einer Person in Nummer 4, in Umsetzung von Artikel 19 Buchstabe e der Richtlinie. Im Übrigen Umstrukturierung des Absatzes ohne inhaltliche Änderung.

Zu Absatz 3

Aufnahme eines neuen Grundes für Unzuverlässigkeit eines Unternehmens in Nummer 4, in Umsetzung von Artikel 19e der Richtlinie. Im Übrigen Umstrukturierung des Absatzes ohne inhaltliche Änderung.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG

Entwurf 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 (NKR-Nr. 4504, BMVI)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	292.000 Euro
<i>davon aus Informationspflichten:</i>	256.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	180.000 Euro
<i>davon aus Informationspflichten:</i>	61.000 Euro
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	1,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	164.000 Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	65.000 Euro
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung der europäischen Richtlinie 2016/2370/EU hinausgegangen wird.
Evaluierung	Der Koalitionsvertrag sieht eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts vor. Sie ist ab Mitte 2019 vorgesehen. Die Änderungen durch diesen Gesetzentwurf werden spätestens in fünf Jahren evaluiert. Die Evaluierung wird sich u.a. beziehen auf (1) die Koordinierungsmechanismen zwischen den Betreibern der Schienenwege und den Eisenbahnverkehrsunternehmen und auf (2) die Aufstellung von Notfallplänen bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten.
Ziele:	(1) Ziel ist eine gute Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen durch den Einsatz geeigneter Koordinierungsmechanismen. (2) Ein weiteres Ziel ist, Fahrgästen eine Unterbringung oder unverzügliche Weiterreise nach erheblichen Verspätungen zu ermöglichen.

Kriterien/Indikatoren:	(1) Kriterium für den Koordinierungserfolg des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Zugangsberechtigten ist u.a. die Anzahl der stattgefundenen Koordinierungen und Qualität der Leitlinien, die für die Koordinierung aufgestellt wurden. (2) Indikatoren für die Zielerreichung bei Verspätungen sind die Anzahl der vorliegenden Notfallpläne, ihre Qualität sowie die Bewährung in der Praxis.
Datengrundlage:	Die Daten dafür werden die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt auf der Grundlage eigener Erhebungen, Rückmeldungen und Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen liefern.
KMU-Betroffenheit	Der Gesetzentwurf betrifft auch kleine und mittlere Unternehmen. Das BMVI hat bei der Darstellung des Erfüllungsaufwands nach kleineren und größeren Unternehmen differenziert. Insbesondere auf Grund der Ausnahmenvorschriften im Eisenbahnregulierungsgesetz können die Anforderungen an kleine und mittlere Unternehmen entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit geringer sein.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit diesem Regelungsvorhaben wird die Richtlinie 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 umgesetzt. Die Richtlinie ist Teil des sogenannten 4. Eisenbahnpakets. Es handelt sich um eine Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012. Die genannten Rechtsänderungen betreffen das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Die Änderungsrichtlinie behandelt die Schwerpunkte Marktöffnung und Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege und finanzielle Transparenz.

II.1. Erfüllungsaufwand

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Erfüllungsaufwand im Gesetzentwurf geprüft und festgestellt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt hat.

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand vor allem in folgendem Zusammenhang:

Aufstellen der Regeln zur Unparteilichkeit und zu Interessenkonflikten

Die Mitglieder des Aufsichtsrats, des Vorstand und die diesen unmittelbar unterstellten Führungskräfte werden durch das ERegG zu diskriminierungsfreiem Handeln und zu besonderer Unparteilichkeit verpflichtet. Zur Sicherstellung dieser Pflichten hat der Betreiber der Schienenwege ein Regelwerk zur Unparteilichkeit der Entscheider und zum Umgang mit Interessenkonflikten zu veröffentlichen. Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand mit 15.200 Euro berechnet.

Einhaltung der Vorgaben zu unvereinbaren Positionen in Vorstand, Aufsichtsrat

Um die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege zu gewährleisten, regelt das ERegG Konstellationen, deren gleichzeitige Ausübung durch eine Person zur Erreichung des

vorgenannten Zwecks als unvereinbar anzusehen ist. Zur Umsetzung der Unvereinbarkeitsregelungen sind beim Betreiber der Schienenwege im ERegG benannte Personen einmalig dahingehend zu überprüfen, ob unvereinbare Tätigkeiten bestehen. Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Personalentscheidungen des Betreibers. Der Erfüllungsaufwand dafür beträgt insgesamt 13.200 Euro.

Einführung von getrennten Berechtigungsmodellen bei den Informationssystemen und Beachtung der Vorgaben bei der Vergabe von Zugriffsrechten

Im ERegG wird neu geregelt, dass in einem vertikal integrierten Unternehmen mit gemeinsamen Informationssystemen der Zugang zu sensiblen Informationen nur auf befugtes Personal des Betreibers der Schienenwege beschränkt wird. Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig IT-Rollenmodelle für das Personal des Betreibers der Schienenwege zu implementieren, die den Zugriff von unberechtigten Personen auf diese Daten unterbinden. Der vom BMVI berechnete Erfüllungsaufwand von 19.800 Euro ist plausibel und nachvollziehbar.

Regelungen zur Unabhängigkeit von Personen, die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen, dem Verkehrsmanagement sowie der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen

Im ERegG werden verschiedene neue Regelungen getroffen, die die Unabhängigkeit der Personen sicherstellen sollen, die mit dem Treffen von Entscheidungen zu „wesentlichen Funktionen“, dem „Verkehrsmanagement“ oder der „Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung“ betraut sind. Die Regelungen umfassen den Ausschluss der Einflussnahme auf Personalentscheidungen bis zu Vorgaben, dass die berufliche Mobilität von bestimmten Personen nicht zu Interessenskonflikten führen darf. Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig verpflichtende Regelungen beim Betreiber der Schienenwege aufzustellen. Dafür entsteht Erfüllungsaufwand von 13.200 Euro.

Gewährung und Bezug von Darlehen durch Betreiber der Schienenwege

Das ERegG führt erstmalig Vorgaben zu Darlehen ein, die von Betreibern der Schienenwege gewährt oder bezogen werden. Darin werden für bestehende Darlehensverträge Übergangsregelungen zur Umstellung der Darlehensverträge auf die neue Rechtslage getroffen. Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine auf Marktpreise angepasste Umstellung der Darlehensverträge notwendig. Das BMVI hat dafür einen Erfüllungsaufwand von 13.200 Euro ermittelt.

Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzerninterner Verrechnungspreise

Die Betreiber der Schienenwege haben bei Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten ihres integrierten Unternehmens zu beachten, dass bei den Verrechnungspreisen für die Dienstleistungen Marktpreise oder die Produktionskosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns zugrunde gelegt werden. Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine auf Marktpreise angepasste Umstellung der Verträge mit Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten des integrierten Unternehmens notwendig. Der Erfüllungsaufwand dafür beträgt 19.800 Euro.

Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege

Neue Regelungen im ERegG konkretisieren die bisher bestehenden Regeln zur getrennten Rechnungsführung von Betreibern der Schienenwege und der übrigen rechtlichen Einheiten in vertikal integrierten Unternehmen. Neu sind insbesondere die Art der Trennung der Verbindlichkeiten und die Vorgabe, dass die Verbindlichkeiten getrennt zu bedienen sind. Hinzu kommt die Pflicht zur Dokumentation kommerzieller Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und den anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens. Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine einmalige Bestandsaufnahme von Verträgen notwendig, aus denen noch offene Verbindlichkeiten des Betreibers der Schie-

nenwege resultieren – und die noch laufende kommerzielle Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege begründen. Bei sechs Unternehmen entsteht dafür ein nachvollziehbarer Erfüllungsaufwand von 13.200 Euro.

Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Hauptinfrastrukturbetreibern anderer Mitgliedstaaten in einem Netzwerk

Es wird die Pflicht zur Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Betreibern der Schienenwege der anderen Mitgliedstaaten in einem Netzwerk neu eingeführt. Das BMVI erwartet, dass das Netzwerk der europäischen Hauptinfrastrukturbetreiber in etwa einem vierteljährlichen Turnus zusammentritt. Für die Teilnahme am Netzwerk und die Vorbereitung der Termine entsteht ein plausibler Erfüllungsaufwand von 24.300 Euro.

Pflicht des Betreibers der Schienenwege zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im ERegG wird das bisherige Stellungnahmeverfahren zu den Geschäftsplänen der Betreiber der Schienenwege durch ein Koordinierungsverfahren ersetzt. Die Inhalte des Geschäftsplanes müssen vor allem hinsichtlich bestimmter Themen mit dem gesamten Sektor abgestimmt werden. Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans und den bereits aus den Befreiungsverfahren vorliegenden Erkenntnissen rechnet das BMVI damit, dass 85 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen. Davon werden 28 größere Unternehmen betroffen sein, die einen jährlichen Geschäftsplan aufzustellen haben. Bei den weiteren 57 Unternehmen wird es wegen der Betriebsgröße genügen, wenn diese alle 5 Jahre einen Geschäftsplan aufstellen. Der notwendige Aufwand wird mit der Größe des Schienennetzes variieren. Das BMVI hat nachvollziehbar ermittelt, dass der Erfüllungsaufwand dafür 199.800 Euro (Informationspflicht) beträgt.

Aufstellung von Notfallplänen für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten

Zur Aufstellung von Notfallplänen sind alle 149 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichtet, die am Personenverkehr teilnehmen. Das umfasst die neun Eisenbahnunternehmen des Bundes und 140 nicht bundeseignen Eisenbahnunternehmen. Diese sind verpflichtet, z.B. dem Fahrgast die Verspätung zu bestätigen, anderweitige Beförderung oder Unterbringung im Hotel zu organisieren. Als einmaliger Aufwand entstehen hier die Planaufstellung und die Abstimmung mit anderen EVU, sowie als jährlicher Aufwand die Aktualisierung des Plans.

Für die erstmalige Aufstellung von Notfallplänen einschließlich der Abstimmung mit anderen EVU entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 53.100 Euro (Informationspflicht). Für die jährliche Überarbeitung der Notfallpläne und die diesbezügliche Aufsicht hat das BMVI einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 56.144 Euro (Informationspflicht) berechnet.

Verwaltung (Bund und Länder)

Für den Bund entsteht auf Grund des Regelungsvorhabens zusätzlicher Erfüllungsaufwand bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) und beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Bundesnetzagentur:

Für die BNetzA entsteht Erfüllungsaufwand aus der Übernahme der folgenden Aufgaben:

- Erweiterung der Ausnahmen für Eisenbahnunternehmen von der Regulierung,
- Überprüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften durch den Betreiber der Schienenwege und das vertikal integrierte Unternehmen,
- Überwachung der Koordinierungspflicht des Betreibers der Schienenwege,
- Überwachung des Markts der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste,
- Erstellung von Vorgaben der Bundesnetzagentur für Trassenpreis-Differenzierung und Kontrolle der Einhaltung,

- Prüfung hinsichtlich des Vorliegens von Diskriminierung beim Verkehrsmanagement und bei der Erneuerungs- und Instandhaltungsplanung,
- Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsbehörden bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

Für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben entsteht ein Personalmehrbedarf der BNetzA von insgesamt 14,4 Stellen. Davon sind 11 Stellen im höheren Dienst, 2,4 Stellen im gehobenen Dienst und 1 Stelle im mittleren Dienst. Die jährlichen Personalmehrkosten liegen damit bei 1.404.600 Euro. Für die BNetzA ergeben sich außerdem zusätzliche einmalige Kosten von 164.100 Euro (Personalkosten).

Eisenbahn-Bundesamt:

Beim EBA entsteht zusätzlicher Aufwand für die Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung bzw. Abstimmung der Notfallpläne der EVU des Bundes für Verspätungen über 60 Minuten. Für diese Aufgabe entsteht jährlich insgesamt ein zusätzlicher Zeitbedarf von 1.614 Stunden im gehobenen Dienst und führt zu einem Erfüllungsaufwand von jährlich 85.800 Euro (Personalkosten).

Länder:

Die Aufgabe der Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der nicht bundeseigenen Eisenbahnen für Verspätungen über 60 Minuten obliegen nach dem AEG den jeweiligen Landesbehörden. Zu überwachen sind 140 EVU sowie die jeweiligen regionalen Transportzentren. Den Ländern entsteht für die diese Aufgabe ein Erfüllungsaufwand von 65.100 Euro.

II.2. Umsetzung von EU-Recht

Dem Nationalen Normenkontrollrat liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung der europäischen Richtlinie 2016/2370/EU (Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2012/34/EU) hinausgegangen wird.

II.3. Evaluierung

Der Koalitionsvertrag sieht eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts vor. Sie ist ab Mitte 2019 unter Einbeziehung der Bundesnetzagentur vorgesehen und wird sich auf die Erfahrungen mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz seit Inkrafttreten beziehen. Die Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch den vorliegenden Gesetzentwurf wird die Bundesnetzagentur spätestens in fünf Jahren evaluieren und die oben genannte Evaluierung fortschreiben.

Die Evaluierung wird sich unter anderem beziehen auf die Koordinierungsmechanismen zwischen den Betreibern der Schienenwege und den EVU. Ziel ist es, eine gute Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen durch den Einsatz geeigneter Koordinierungsmechanismen zu erreichen. Die Koordinierungspflicht des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Zugangsberechtigten wird auf ihre Zielerreichung anhand der Anzahl der stattgefundenen Koordinierungen und Qualität der Leitlinien, die für die Koordinierung aufgestellt wurden, geprüft werden. Die Evaluierung wird sich auch beziehen auf die Aufstellung von Notfallplänen bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten. Ziel dieser Regelung ist, Fahrgästen eine Unterbringung oder unverzügliche Weiterreise zu ermöglichen. Indikatoren für die Zielerreichung sind die Anzahl der vorliegenden Notfallpläne, ihre Qualität sowie die Bewährung in der Praxis. Die Daten für die Evaluierung werden BNetzA und EBA auf Grundlage von eigenen Erhebungen, Rückmeldungen und Erfahrungen der EVU liefern.

II.4. KMU-Betroffenheit

Das Gesetz betrifft auch kleine und mittlere Unternehmen. Das BMVI hat bei der Darstellung des Erfüllungsaufwands nach kleineren und größeren Unternehmen differenziert. Insbesondere auf Grund der Ausnahmegesetze im Eisenbahnregulierungsgesetz können die Anforderungen an kleine und mittlere Unternehmen entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit geringer sein. Es wird z. B. bei 57 Unternehmen wegen der Betriebsgröße genügen, wenn sie nicht jährlich sondern alle 5 Jahre einen Geschäftsplan aufstellen.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

