

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

A. Problem und Ziel

Das 2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz war gemäß Koalitionsvertrag zu evaluieren. Es wurde untersucht, ob auf Grund der Erfahrungen seit Inkrafttreten des Gesetzes Änderungen angezeigt waren, insbesondere im Zuge der Rechtsanwendung durch die Bundesnetzagentur. Zudem sind die Regelungen zum Teil an zwischenzeitlich in Kraft getretenes EU-Recht sowie an die Rechtsprechung des EuGH anzupassen. Die Ergebnisse der Evaluierung wurden im Gesetzentwurf umgesetzt. Zudem sollen erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglicht werden.

B. Lösung

Die nach Prüfung für erforderlich gehaltenen Änderungen am ERegG zur Erprobung im Hinblick auf den Deutschlandtakt sowie die Ergebnisse der Evaluierung werden im Gesetzentwurf umgesetzt und es werden Anpassungen an das geltende EU-Recht vorgenommen.

C. Alternativen

Der im Rahmen der Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes festgestellte Änderungsbedarf kann nur durch eine Gesetzesänderung erfolgen. Alternativ hätten die Änderungen nicht oder später vorgenommen werden können, allerdings ebenfalls durch ein Gesetz.

Es wurde geprüft, ob die Kapazitätsregelungen bereits jetzt an den Deutschlandtakt angepasst werden können. Dies ist nicht der Fall. Anstelle der Nichtregelung wurde entschieden, eine Erprobungsklausel in den Entwurf aufzunehmen, um im Rahmen von Pilotprojekten erste praktische Erfahrungen zu sammeln.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**1. Bund**

Aus den im Erfüllungsaufwand dargestellten Sachverhalten ergeben sich Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Durch den zusätzlichen Stellenbedarf beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, bei der Bundesnetzagentur und beim Eisenbahn-Bundesamt entstehen dem Bund dauerhaft zusätzliche Personal- und Sacheinzelkosten in Höhe von 570 962 Euro pro Jahr sowie Personalkosten zur Erfüllung einmalig anfallender Aufgaben bei der Bundesnetzagentur in Höhe von 321 973 Euro.

Die dauerhaften Personalmehrkosten verteilen sich auf den Einzelplan 09 (439 776 Euro) und den Einzelplan 12 (131 186 Euro).

Die zusätzlichen 3,6 Planstellen verteilen sich wie folgt:

Besoldungsgruppe	Einzelplan 09	Einzelplan 12
A 11	1,0 P	0,2 P
A 12	0,2 P	
A 13 h		0,1 P
A 14	0,8 P	0,5 P
A 15	0,8 P	
Summe	2,8 P	0,8 P

Die zusätzlichen Mehrausgaben und Stellenbedarfe sollen innerhalb des jeweiligen Einzelplans ausgeglichen werden.

2. Länder und Gemeinden

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte von Ländern und Gemeinden.

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 entsteht durch dieses Gesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 295 000 Euro (davon rund 264 000 Euro für Informationspflichten) und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand (Umstellungsaufwand) in Höhe von rund 137 000 Euro.

Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 310 000 Euro ist relevant im Sinne der „One in, one out“ Regel. Eine Kompensation soll innerhalb von 12 Monaten erfolgen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Auf Bundesebene entsteht ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 332 507 Euro und ein einmaliger Mehraufwand von 209 902 Euro.

2. Länder und Kommunen

Bei den Ländern könnte in geringem Umfang ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand entstehen. Bei den Kommunen entsteht kein 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, 17. März 2021

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 Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

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), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 2 wird durch die folgenden Angaben ersetzt:

„§ 2 Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben

§ 2a Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Eisenbahnanlagen

§ 2b Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen

§ 2c Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung“.

b) In den Angaben zu den §§ 8, 8a, 8b, 8c und 9 werden jeweils die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

c) Nach der Angabe zu § 10 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 10a Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen“.

d) In der Angabe zu § 13 werden die Wörter „Koordinierungsverfahren bei“ gestrichen.

e) In der Angabe zu § 19 werden die Wörter „und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ gestrichen.

f) Nach der Angabe zu § 31 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 31a Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen“.

g) In der Angabe zu § 37 wird das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt und das Wort „; Kostendeckungsbericht“ angefügt.

h) In der Angabe zu § 43 werden nach den Wörtern „Rechte an“ die Wörter „und Nutzung von“ eingefügt.

i) In der Angabe zu § 47 wird das Wort „Schienenwegkapazität“ durch das Wort „Kapazität“ ersetzt.

j) Nach der Angabe zu § 49 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 49a Verfahren zur Genehmigung von Rahmenverträgen“.

k) Nach der Angabe zu § 52 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 52a Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung“.

- l) In der Angabe zu § 56 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der Erstellung“ eingefügt.
 - m) Die Angabe zu Kapitel 4 wird gestrichen.
 - n) Die Angaben zu den §§ 63 bis 65 werden durch die folgenden Angaben ersetzt:
 - „§ 63 (weggefallen)
 - § 64 (weggefallen)
 - § 65 (weggefallen)“.
 - o) In der Angabe zu Kapitel 5 wird die Angabe „5“ durch die Angabe „4“ ersetzt.
 - p) Nach der Angabe zu § 77 wird folgende Angabe eingefügt:
 - „§ 77a Gerichtliches Verfahren“.
 - q) In der Angabe zu Kapitel 6 wird die Angabe „6“ durch die Angabe „5“ ersetzt und wird das Wort „; Anwendungsvorschriften“ gestrichen.
 - r) Die Angabe zu § 81 wird gestrichen.
 - s) Die Angabe zur Anlage 8 wird wie folgt gefasst:
 - „Anlage 8 (weggefallen)“.
2. In den §§ 8a, 8b, 8c, 8d, 11, 14 und in Anlage 7 werden die Wörter „der Schienenwege“ jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
3. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Nummer 2 wird durch die folgenden Nummern 2 bis 4 ersetzt:
 - „2. den Zugang zu den in Anlage 1 aufgeführten Eisenbahnanlagen,
 - 3. den Zugang zu Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2,
 - 4. den Zugang zu Werksbahnen und“.
 - bb) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 5 und das Wort „Serviceeinrichtungen“ wird durch die Wörter „zu Serviceeinrichtungen und zu Werksbahnen“ ersetzt.
 - b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:
 - „(4a) Betrieb der Eisenbahnanlagen sind die Kapazitätszuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Entgelten.“
 - c) Der bisherige Absatz 4a wird Absatz 4b und wird wie folgt geändert:
 - aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird das Wort „Wegeentgelte“ durch die Wörter „Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - d) Absatz 5 wird durch die folgenden Absätze 5 und 5a ersetzt:
 - „(5) Betreiber der Personenbahnsteige ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung von Personenbahnsteigen einschließlich der Zugangswege zu diesen Personenbahnsteigen zuständig ist.
 - (5a) Betreiber der Laderampen ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung von Laderampen einschließlich der Zugangswege zu diesen Laderampen zuständig ist.“

- e) In Absatz 10 werden nach dem Wort „Zugtrassen“ die Wörter „oder Kapazitäten“ eingefügt und werden die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- f) Absatz 12 wird wie folgt geändert:
 - aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Zugangsberechtigter ist“ durch die Wörter „Zugangsberechtigte sind“ ersetzt.
 - bb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder“.
- g) In Absatz 15 werden die Wörter „der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ und die Wörter „in Serviceeinrichtungen“ durch die Wörter „in Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- h) In Absatz 18 wird das Wort „Schienenwegkapazität“ durch die Wörter „Kapazität in Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- i) Absatz 19 wird wie folgt gefasst:

„(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Beschreibungen der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrs-bezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1).“
- j) Nach Absatz 24 werden die folgenden Absätze 24a und 24b eingefügt:
 - „(24a) Örtliche Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze mit einer Streckenlänge von bis zu 100 Kilometern.
 - (24b) Regionale Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze mit einer Streckenlänge von bis zu 300 Kilometern.“
- k) Absatz 25 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 3 wird das Wort „Schienenwegen“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - bb) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- l) Die folgenden Absätze 26 bis 30 werden angefügt:
 - „(26) Personenbahnsteige sind der am Schienenweg gelegene Bereich für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen einschließlich aller Aufbauten und Einrichtungen, die nicht gesetzlich dem Betrieb des Personenbahnhofs zugewiesen sind.
 - (27) Laderampen sind an Schienenwegen liegende ortsfeste bauliche Anlagen, die die Be- und Entladung von Güterwagen erleichtern, indem sie der Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Güterwagen und der Umgebung dienen.
 - (28) Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen.
 - (29) Integraler Taktfahrplan ist ein Fahrplan, in dem vertaktete Linienfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen geschaffen werden können. Dabei wiederholen sich die Anschlussbeziehungen innerhalb des Taktgefüges nach einem grundsätzlich festen Rhythmus.
 - (30) Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sind die Stellen, die Aufgaben gemäß § 1 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes wahrnehmen.“

4. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) „Die §§ 5 bis 9 und 12 sind nicht anzuwenden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich tätig sind im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr

1. auf eigenständigen örtlichen und regionalen Schienennetzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahnanlagen oder
2. auf Netzen, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Nicht anzuwenden sind

1. die §§ 8 bis 9 für Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen Eisenbahnen,
2. die §§ 8 bis 9 für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste betreiben,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
 - c) regionale Schienennetze, die ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird, betreiben;

im Fall des Buchstabens c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,

3. die §§ 8 bis 9 für Betreiber von örtlichen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort oder dem Bestimmungsort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben werden und
 - 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. die §§ 8 bis 8d 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, nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, jedoch nur
 - a) bis zu dem Zeitpunkt, zu dem Kapazität für Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und

- b) sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen;
- dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird,
- 5. § 12 für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.“
- d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
 - „(5) Für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen gelten die Ausnahmen des Absatzes 3 entsprechend, soweit die Schienenwege, an denen sie liegen, in den Anwendungsbereich des Absatzes 3 fallen.“
 - e) Die Absätze 6 bis 9 werden aufgehoben.
 - f) Absatz 10 wird Absatz 6.
 - g) Absatz 11 wird Absatz 7 und die Angabe „Buchstabe b“ wird durch die Angabe „Buchstabe c“ ersetzt.
 - h) Absatz 12 wird Absatz 8 und die Wörter „Absatz 10 oder Absatz 11“ werden durch die Wörter „Absatz 6 oder Absatz 7“ ersetzt.
5. Nach § 2 werden die folgenden § 2a bis 2c eingefügt:

„§ 2a

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Eisenbahnanlagen

(1) Nicht anzuwenden sind

1. für Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen Eisenbahnen das Kapitel 3,
 2. für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme die §§ 18 und 23 Absatz 2, §§ 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4, §§ 35 bis 38, 39 Absatz 2 bis 5, §§ 45, 49 bis 55 und 58 bis 60, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste betreiben,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
 - c) regionale Schienennetze betreiben, die ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;
- im Fall des Buchstabens c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,
3. für Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz von höchstens 1000 Kilometern Länge betreiben, die §§ 24 bis 30.

Für Satz 1 Nummer 2 gilt § 2 Absatz 6 bis 8 entsprechend.

(2) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber von Eisenbahnanlagen, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung genutzt werden, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn die Eisenbahnanlage ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist.

(3) § 36 Absatz 5 gilt nicht für Weegeentgelte für vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommene Züge, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem ausgerüstet sind und die für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden.

(4) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Eisenbahnanlagen, auf deren in ihrem Eigentum stehenden Netzen weder Schienenpersonenfernverkehr noch Schienengüterverkehr im erheblichen Umfang stattfindet, auf Antrag von den Vorgaben des § 37 befreien. Gleiches gilt für Betreiber von Personenbahnhöfen, an deren Bahnhöfen Züge des Schienenpersonenfernverkehrs nur in unerheblichem Umfang halten.

(5) Absatz 1 gilt entsprechend für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen, soweit der Betreiber der Schienenwege, an dessen Schienenwegen die Personenbahnsteige und Laderampen liegen, in den Anwendungsbereich des Absatzes 1 fällt.

§ 2b

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen

(1) Kapitel 3 ist nicht anzuwenden für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.

(2) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung, die eine Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 betreiben oder darin Leistungen erbringen, auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 und des Kapitels 3 unter Ausnahme der §§ 21 und 43 befreien, wenn

1. die Serviceeinrichtung oder Leistung hinsichtlich der Auslastung der Serviceeinrichtung, der Art und des Umfangs des potentiell betroffenen Verkehrs sowie der Art der in der Serviceeinrichtung angebotenen Leistungen ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist,
2. die Serviceeinrichtung oder die Leistung in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben oder erbracht wird oder
3. die Anwendung dieser Vorschriften das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen könnte.

Satz 1 ist nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ABl. L 67 vom 12.3.2015, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder eine entgegengesetzte Regelung trifft.

(3) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen für eigene Zwecke genutzt wird, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn die Serviceeinrichtung oder Leistung ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist.

(4) Werden die Kriterien für die Gewährung einer Ausnahme nicht länger erfüllt, ist die Entscheidung zu widerrufen.

§ 2c

Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung

(1) Die §§ 8, 8a, 8c, 9, 18, 23 Absatz 2, die §§ 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4, die §§ 35 bis 38, 39 Absatz 2 bis 5, die §§ 45, 49 bis 55 und 58 bis 60 sind für Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze, deren Netz für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung ist, nicht anzuwenden. Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn

1. die Betriebsleistung des Netzes unter 700 000 Trassenkilometer im Jahr beträgt und
2. das Netz nicht genutzt wird zur Durchführung von Schienenpersonennahverkehren im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene

und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

(2) Für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen gilt die Ausnahme des Absatzes 1 entsprechend, soweit die Schienenwege, an denen sie gelegen sind, in den Anwendungsbereich des Absatzes 1 fallen.“

6. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 wird das Wort „Wegeentgelten“ durch die Wörter „Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- b) Absatz 6 wird aufgehoben.

7. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 7 wird das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- b) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

8. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- b) Absatz 1 Satz 5 wird aufgehoben.
- c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Über Absatz 1 hinaus hat jeder Betreiber der Schienenwege, der einen Netzbeirat nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eingerichtet hat, den Mitgliedern des Netzbeirates Gelegenheit zur Stellungnahme zu seinem Geschäftsplan zu geben. Die Zuständigkeiten des Netzbeirats nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleiben unberührt.“

9. In § 10 Absatz 4 werden die Wörter „und Artikel 62 Absatz 3“ durch die Wörter „oder Artikel 13 Absatz 9“ ersetzt.

10. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen

(1) Für Betreiber der Personenbahnsteige und der Laderampen gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die §§ 19 bis 24, 34, 36 bis 39, 42, 44, 48, 50 bis 54, 56 sowie 60 bis 62 sinngemäß. Für die Erhebung der Entgelte gilt § 31a, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Für Betreiber gemäß Absatz 1, die von § 34 Absatz 3 ausgenommen oder befreit sind, gelten für die Bemessung der Entgelte die Anforderungen des § 32.

(3) Werden Schienenwege zusammen mit Personenbahnsteigen oder Laderampen betrieben, gelten die Vorschriften für Betreiber der Schienenwege.

(4) Ist ein Betreiber im Sinne von Absatz 3 von § 34 Absatz 3 dieses Gesetzes ausgenommen oder befreit, so hat er die Wahl, ob er die Entgelte

- 1. für die Gesamtheit seiner Eisenbahnanlagen nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt oder
- 2. für Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen jeweils getrennt ermittelt.

Für Betreiber, die gemäß Satz 1 Nummer 2 die Entgelte für Personenbahnsteige und Laderampen jeweils getrennt von anderen Eisenbahnanlagen ermitteln, gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die Anforderungen des § 32.

(5) Die Betreiber der Personenbahnsteige beschreiben in den Nutzungsbedingungen die für den Personenverkehr erbrachten Leistungen verbindlich mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit.“

11. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „und i“ durch die Angabe „und h“ ersetzt und werden die Wörter „das auch in den inländischen Schienenverkehrsmärkten tätig ist, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das eine beherrschende Stellung hat,“ durch die Wörter „das auch auf einem inländischen Schienenverkehrsmarkt tätig ist, für den die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das auf diesem Markt eine beherrschende Stellung hat,“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 wird die Angabe „des § 8“ durch die Wörter „der §§ 7 und 8“ und werden jeweils die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

12. § 13 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „Koordinierungsverfahren bei“ gestrichen.
- b) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „unverzüglich“ durch die Wörter „innerhalb einer von der Regulierungsstelle festgelegten angemessenen Frist“ ersetzt.
- c) In Absatz 2 werden die Sätze 2 bis 5 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann als Vorrangkriterium gemäß Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 die abschließende Entscheidung über die Kapazitätszuweisung durch die Durchführung eines Höchstpreisverfahrens vorsehen. In diesem Fall kann er das Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Satz 3 bis 6 bei der Regulierungsbehörde durchführen.“

- d) Die Absätze 3 bis 6 werden durch die folgenden Absätze 3 bis 7 ersetzt:

„(3) Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten in der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Zugangsberechtigte Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen. Die Regulierungsbehörde prüft, unabhängig von der Entscheidung nach § 73 Absatz 1 Nummer 1, den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist nicht verpflichtet, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Zugangsberechtigten entsprechen zu können.

(5) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen enthalten zusätzlich zu den gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 erforderlichen Mindestinhalten die nach Absatz 6 und den §§ 21, 34 Absatz 2, § 39 Absatz 2 und 4 und § 47 Absatz 9 geforderten Bedingungen. Information über kurzfristig bevorstehende, vorübergehende Einschränkungen der angebotenen Leistungen und über vorübergehende Kapazitäts- und Nutzungsbeschränkungen müssen nicht in die Nutzungsbedingungen aufgenommen werden, wenn die Zugangsberechtigten auf anderem Wege über diese Einschränkungen informiert werden.

(6) Leistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, die dem Personenverkehr dienen, sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben.

(7) Alle Zugangsberechtigten gemäß § 1 Absatz 12 sind Antragsteller im Sinne von Artikel 1 Satz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177.“

13. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe i wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

- bbb) Folgender Buchstabe j wird angefügt:
 - „j) die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen,“.
- cc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
 - „3. Pilotprojekte nach § 52a; die Regulierungsbehörde schlägt der Bundesregierung aufgrund der Erfahrungen mit diesen Pilotprojekten gegebenenfalls Anpassungen des Rechtsrahmens vor, um neue Fahrplankonzepte dauerhaft zu ermöglichen.“
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 3 wird das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 7 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - cc) Folgende Nummer 8 wird angefügt:
 - „8. Pilotprojekte nach § 52a und deren Auswirkungen.“
- 14. § 19 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ gestrichen.
 - b) Die Absätze 4 und 5 werden durch folgenden Absatz 4 ersetzt:
 - „(4) Die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.“
 - c) Absatz 6 wird Absatz 5.
 - d) Folgender Absatz 6 wird angefügt:
 - „(6) Bei Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten die Absätze 2 und 5 nicht, wenn ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 darstellen würde. In diesen Fällen sind die geänderten beziehungsweise neu gefassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Hinweis auf die konkret drohende Beeinträchtigung der Ziele der Regulierung unverzüglich vorläufig in Kraft zu setzen. Die Regulierungsbehörde ist darüber zu informieren. Das Stellungnahmeverfahren gemäß Absatz 2 ist zeitgleich mit der Inkraftsetzung einzuleiten. Unverzüglich im Anschluss an das Stellungnahmeverfahren ist die Regulierungsbehörde gemäß § 72 Satz 1 Nummer 5 über die Erstfassung oder Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu unterrichten. Die eingegangenen Stellungnahmen sind mit zu übersenden. Die vorläufig in Kraft gesetzten Regelungen treten vor Ablauf der in § 73 Absatz 1 Nummer 4 genannten Frist nicht endgültig in Kraft. Vorläufig in Kraft gesetzte Regelungen treten mit Ablehnung durch die Regulierungsbehörde außer Kraft. Soweit keine Unterrichtung erfolgt, treten vorläufig in Kraft gesetzte Regelungen drei Monate nach ihrer vorläufigen Inkraftsetzung außer Kraft. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet die Zugangsberechtigten über den Ausgang des Verfahrens bei der Regulierungsbehörde. Die §§ 21 und 66 bis 68 bleiben unberührt.“
- 15. In § 25 Absatz 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Gesamtkosten“ die Wörter „und die mitgeteilte Betriebsleistung“ eingefügt und wird das Wort „es“ durch das Wort „beide“ ersetzt.
- 16. Dem § 28 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
 - „Ist der Produktivitätsfaktor nach Absatz 2 für diese vorausgegangenen fünf Jahre noch nicht verfügbar, ist ein der Verfügbarkeit des Produktivitätsfaktors entsprechender Fünfjahreszeitraum für den Inflationsfaktor zu wählen.“

17. Nach § 31 wird folgender § 31a eingefügt:

„§ 31a

Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen

(1) Der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen haben das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Nutzungsfall auszuweisen. Mit diesem Entgelt ist das gesamte Mindestzugangspaket abgegolten.

(2) Die Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen für die Erbringung des Mindestzugangspakets sind von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 23 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1, § 24 Absatz 2 bis 4 sowie §§ 34 bis 41 entsprechen. Für das Verfahren zur Genehmigung der Entgelte gelten die Vorschriften des § 46 entsprechend mit der Maßgabe, dass

1. in § 46 Absatz 1 an die Stelle der Frist zur Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen eine in den Nutzungsbedingungen festgelegte Frist zur Stellung von Anträgen auf Nutzung treten kann und
2. in § 46 Absatz 4 an die Stelle der Netzfahrplanperiode auch das Kalenderjahr treten kann.

(3) Andere als die genehmigten Entgelte dürfen nicht vereinbart werden.“

18. Dem § 32 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für die Betreiber von Wartungseinrichtungen.“

19. In § 34 Absatz 1 werden nach dem Wort „Schienenwege“ die Wörter „der Eisenbahn“ gestrichen.

20. § 35 Absatz 6 wird durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Beinhaltend Entgeltgenehmigungen die vollständige oder teilweise Genehmigung eines vertraglich bereits vereinbarten Entgelts, so wirken sie zurück auf den Zeitpunkt der erstmaligen Leistungsbereitstellung durch den Betreiber von Eisenbahnanlagen. Das Gericht kann im Verfahren nach § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung die vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht; der Darlegung eines Anordnungsgrundes bedarf es nicht. Geht der Anspruch auf Genehmigung eines höheren Entgelts damit einher, dass die Entgelte in einem anderen Segment oder in mehreren anderen Segmenten abzusenken wären, ist diese Absenkung vom Gericht vorläufig mit auszusprechen. Verpflichtet das Gericht die Regulierungsbehörde zur Erteilung einer Genehmigung für ein höheres Entgelt, so entfaltet diese Genehmigung die Rückwirkung nach Satz 1 nur, wenn eine Anordnung nach Satz 2 ergangen ist. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur bis zum Ablauf von zwei Monaten nach Klageerhebung gestellt und begründet werden. Im Übrigen richten sich Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegen die Genehmigung eines Entgelts nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung. In diesen Fällen führt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht dazu, dass Entgelte anderer Segmente vorläufig angehoben werden.

(7) Absatz 6 Satz 4 ist nicht anzuwenden, wenn

1. der Vertragspartner nach Absatz 6 Satz 1 Leistungen nachfragt und
2. der Betreiber im letzten Geschäftsjahr vor der Klageerhebung, für das ein Jahresabschluss vorliegt, einen Jahresumsatz von mehr als 500 Millionen Euro erzielt hat.

Gehört der Betreiber zu einem vertikal integrierten Unternehmen ist dessen Umsatz zu berücksichtigen.“

21. § 36 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 werden die Sätze 5 und 6 aufgehoben.
- b) Absatz 6 wird aufgehoben.

22. § 37 wird wie folgt gefasst:

- a) In der Überschrift wird das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt und wird das Wort „; Kostendeckungsbericht“ angefügt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalisierungsmittel), zur Verfügung, so haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 die Höhe der Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen je Land und für Nutzung von Personenbahnhöfen je Aufgabenträgergebiet festzulegen.“
- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Entgelte nach Absatz 1 sind so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im Kalenderjahr 2021 entsprechen.“
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „2017“ durch die Angabe „2021“ ersetzt.
- d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „einer Gebietskörperschaft“ die Wörter „oder einem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs“ eingefügt.
 - bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 32 gilt entsprechend.“
- e) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Für einen Betreiber der Personenbahnsteige, der die Entgelte nach Absatz 1 nicht nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt, gelten die Regelungen für Personenbahnhöfe nach den Absätzen 1 bis 3 entsprechend.“
- f) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Zu diesem Zweck kann die Regulierungsbehörde

 1. die Mengen- und Erlösentwicklungen untersuchen oder
 2. untersuchen, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 1 bis 3a dieser Vorschrift die Aufschläge nach § 36 Absatz 2 Satz 4 so wählen können, dass die Kosten, die den Betreibern von Eisenbahnanlagen für diese Verkehrsdienste entstehen, gedeckt werden können.“
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „1 bis 4“ durch die Angabe „1 bis 3a“ ersetzt.
- g) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „der Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- h) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Auf der Grundlage des Berichtsentwurfs und der Stellungnahmen erstellt die Regulierungsbehörde den Kostendeckungsbericht und veröffentlicht ihn auf ihrer Internetseite. Die Regulierungsbehörde leitet den Kostendeckungsbericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; sie kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.“

23. § 43 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden nach den Wörtern „Rechte an“ die Wörter „und Nutzung von“ eingefügt.
- b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Wird das Recht auf Nutzung einer Serviceeinrichtung aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und 3 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder nach dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Serviceeinrichtung insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Nutzung dieser Serviceeinrichtung, ist das Angebot diesem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Serviceeinrichtung die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Betreiber der Serviceeinrichtung das entgangene Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung zu zahlen.“

24. Dem § 45 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Entspricht die Ermittlung der Entgelte nicht den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46, kann die Regulierungsbehörde die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen.“

25. § 46 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „nach Anlage 3 Nummer 3 Satz 3“ durch die Wörter „in § 51 Absatz 1 Satz 2“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „Dem Antrag sind die Unterlagen nach Anlage 4 und“ durch die Wörter „Dem Antrag ist“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 77 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 77 Absatz 6“ ersetzt.

26. § 47 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort „Schienenwegkapazität“ durch das Wort „Kapazität“ ersetzt.
- b) In Absatz 1 wird das Wort „Schienenwegkapazitäten“ durch das Wort „Kapazitäten“ ersetzt.
- c) In Absatz 9 Satz 1 werden die Wörter „Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen“ durch die Wörter „Kapazität in Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen“ ersetzt.
- d) Folgender Absatz 10 wird angefügt:

„(10) Betreiber von Eisenbahnanlagen, deren Netze aneinander angrenzen, unterrichten einander über die aufgestellten Nutzungsbedingungen.“
- e) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

27. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „oder ein Betreiber einer Serviceeinrichtung“ und die Wörter „oder der Nutzung der Serviceeinrichtung“ gestrichen.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „oder den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ gestrichen.
 - cc) In Satz 3 werden die Wörter „oder Kapazität in Serviceeinrichtungen“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „oder des Artikels 13 Absatz 9“ gestrichen.

28. § 49 Absatz wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 4 werden die Wörter „einer konkreten Bandbreite“ durch die Wörter „eines konkreten Zeitrahmens“ ersetzt.
- bb) In Satz 5 wird das Wort „Die“ durch das Wort „Der“ und das Wort „Bandbreite“ durch das Wort „Zeitraumen“ ersetzt.

b) Die Absätze 2 bis 4 werden durch die folgenden Absätze 2 bis 4a ersetzt:

„(2) Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung bedürfen der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde.

(3) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Artikel 8 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1) ist nicht anzuwenden.

(4) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können. Im Rahmenvertrag sind daher Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.

(4a) Bei der Aufstellung eines Kapazitätsnutzungsplans gemäß § 52a ist der Kapazitätsbedarf für bestehende Rahmenverträge auf den betreffenden Strecken zu berücksichtigen. Ist eine Berücksichtigung nicht möglich, versucht der Betreiber der Schienenwege mit dem Rahmenvertragsinhaber den Rahmenvertrag so zu ändern, dass dessen Kapazitätsbedarf im Kapazitätsnutzungsplan berücksichtigt werden kann. Ist eine einvernehmliche Änderung nicht möglich, darf der Betreiber der Schienenwege den Rahmenvertrag gemäß Absatz 4 Satz 1 einschränken oder kündigen.“

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „der Genehmigung“ durch die Wörter „einer zusätzlichen Genehmigung“ ersetzt.
- bb) In Satz 3 werden die Wörter „keiner Genehmigung“ durch die Wörter „keiner zusätzlichen Genehmigung bezüglich der Laufzeit“ ersetzt.

d) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 werden die Wörter „in das Internet“ durch die Wörter „auf die Internetseite des Betreibers der Schienenwege“ ersetzt.
- bb) Satz 3 wird aufgehoben.

e) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht zu einer Einigung, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrags in entsprechender Anwendung des § 52 Absatz 7 und 8 zu entscheiden. Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 sind nicht anzuwenden.“

f) In Absatz 11 Satz 1 werden die Wörter „über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität“ gestrichen.

29. Nach § 49 wird folgender § 49a eingefügt:

„§ 49a

Verfahren zur Genehmigung von Rahmenverträgen

(1) Der Betreiber der Schienenwege beantragt die Genehmigung der Rahmenverträge und deren Änderung schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde. Dem Antrag sind, soweit nicht öffentlich zugänglich, die Rahmenkapazitätserklärung oder Informationen nach Artikel 3 Absatz 3 und 4 und die Ergebnisse der Prüfungen nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 beizufügen. Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrags schriftlich oder elektronisch und weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin.

(2) Die Regulierungsbehörde erteilt die Genehmigung, wenn

1. die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 und des § 49 erfüllt sind und
2. die Vereinbarkeit mit Pilotprojekten gemäß § 52a gegeben ist.

(3) Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen keine Entscheidung, so gilt der beantragte Rahmenvertrag oder dessen Änderung als genehmigt. Im Übrigen gilt § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(4) Die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen nach § 49 Absatz 6 kann durch die Zugangsberechtigten beantragt werden.“

30. In § 50 Absatz 1 werden die Wörter „in Anlage 8“ durch die Wörter „im Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69)“ ersetzt.

31. In § 51 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „richtet sich nach Anlage 8“ durch die Wörter „endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr“ ersetzt.

32. Dem § 52 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Im Verfahren nach Absatz 8 Satz 2 bis 6 gilt das höchste Entgelt als das genehmigte Entgelt.“

33. Nach § 52 wird folgender § 52a eingefügt:

„§ 52a

Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung durchgeführt werden. Dies dient insbesondere der Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt sowie auf europäischer Ebene der Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the International Timetabling Process. Die Festlegung gemäß Satz 1 kann mit Vorgaben verbunden werden, insbesondere

1. wie das Verfahren zur Aufstellung des Kapazitätsnutzungsplans unbeschadet des § 19 nach Absatz 2 auszugestalten ist und
2. welchen Bedingungen die Konstruktionsparameter unbeschadet des Absatzes 2 Satz 6 zu genügen haben.

In der Verordnung können auch Vorgaben zur Laufzeit der Pilotprojekte sowie zur Berücksichtigung der Bedarfe und des gesellschaftlichen Nutzens der jeweiligen Verkehrsdienste gemäß Absatz 2 getroffen werden.

(2) Für nach Absatz 1 festgelegte Strecken hat der Betreiber der Schienenwege jeweils einen Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen. Der Betreiber der Schienenwege darf dabei von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichen. In dem Kapazitätsnutzungsplan sind die Kapazitäten auf die einzelnen Verkehrsdienste entsprechend ihren Bedarfen zu verteilen. Übersteigen die Bedarfe die Kapazitäten, ist bei der Kapazitätsverteilung zusätzlich der gesellschaftliche Nutzen der jeweiligen Verkehrsdienste zu berücksichtigen. § 56 Absatz 3 bleibt unberührt. Der Betreiber der Schienenwege hat bei der Festlegung der Konstruktionsparameter darauf zu achten, dass diese einem wirksamen Wettbewerb nicht entgegenstehen. In dem Kapazitätsnutzungsplan sind ferner unter Berücksichtigung der Ziele des § 3 die im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans maßgeblichen Einzelheiten des Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahrens zu regeln.

(3) Ein Kapazitätsnutzungsplan gilt jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen.“

34. § 53 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „Anlage 8 Nummer 3“ durch die Wörter „§ 51 Absatz 1 Satz 2“ ersetzt.
- b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
„Beabsichtigte Ablehnungen von Anträgen sind zu begründen.“

35. In § 54 Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „und diese zu begründen“ gestrichen.

36. § 56 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der Erstellung“ eingefügt.
- b) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der Erstellung“ eingefügt.
- c) Absatz 3 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:
„Der Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertiggestellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 schnell reagieren zu können. Soweit die Notwendigkeit dazu erkannt wird, sind diese Kapazitätsreserven vorzuhalten.“

37. § 59 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 4 wird das Wort „Optionen“ durch das Wort „Maßnahmen“ ersetzt.
 - bbb) Die folgenden Nummern 5 und 6 werden angefügt:
 - „5. eine Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen nach Nummer 4 und
 - 6. ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen nach Nummer 4,“
 - bb) Satz 3 wird aufgehoben.
- b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 bis 5 eingefügt:

„(3) Die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde stellt im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde innerhalb von sechs Wochen nach Vorlage des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität gegenüber dem Betreiber der Schienenwege fest, ob der Plan den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und die Vorgaben zur Veröffentlichung gemäß Absatz 2 eingehalten worden sind. In der Feststellung empfiehlt die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde, eine oder mehrere Maßnahmen zu realisieren, die besonders geeignet sind, die Schienenwegkapazität zu erhöhen.

(4) Im Anschluss an die Feststellung, dass der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und die Vorgaben gemäß Absatz 2 eingehalten worden ist, hat der Betreiber der Schienenwege den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf seiner Internetseite bis zur Beseitigung der Überlastung zu veröffentlichen.

(5) Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege, einen nach Absatz 4 veröffentlichten Plan zur Erhöhung der Schienenwege zu ändern, so sind die beabsichtigten Änderungen den in Absatz 1 Satz 1 genannten Behörden vorzulegen. Vor der Vorlage an die Behörden sind die beabsichtigten Änderungen eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege zu veröffentlichen. Die Sätze 2 bis 4 des Absatzes 2, Absatz 3 und Absatz 4 gelten entsprechend.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 6.

d) Nach dem neuen Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt.

„(7) Nach der positiven Entscheidung über die Finanzierung nach Absatz 6 ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die Maßnahmen unverzüglich umzusetzen.“

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 8.

f) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 9 und wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „Absatzes 4“ durch die Angabe „Absatzes 8“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

dd) Folgende Nummer wird angefügt:

„3. keine positive Entscheidung nach Absatz 6 vorliegt.“

g) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 10 und in Satz 1 wird die Angabe „1 bis 4“ durch die Angabe „1 bis 8“ ersetzt.

38. Nach § 60 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Wird eine Zugtrasse nach Durchführung des Verfahrens gemäß § 52 Absatz 7 oder 8 vergeben, teilt der Betreiber der Schienenwege den unterlegenen Zugangsberechtigten mit, wenn eine Kündigung nach Absatz 2 Satz 1 erfolgt ist.“

39. Kapitel 4 wird aufgehoben.

40. Die Kapitel 5 und 6 werden die Kapitel 4 und 5 und in der Überschrift des Kapitels 5 wird das Wort „; Anwendungsvorschriften“ gestrichen.

41. § 68 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Regulierungsbehörde kann mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Absatz 4 verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen.“

b) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

42. § 70 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird nach dem Wort „unterliegen“ das Wort „insbesondere“ eingefügt.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst

„2. Darlehen im Sinne des § 8d Absatz 5 und des § 80 Absatz 2“.

- c) In Nummer 3 wird die Angabe „Ziffer 2“ gestrichen.
43. § 72 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 1 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. die beabsichtigte Entscheidung über die Ablehnung eines Rahmenvertrages,“.
- b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Als teilweise Ablehnung im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 bis 3 gelten nicht solche Veränderungen von Inhalten der Anmeldung, die im Rahmen eines Verfahrens nach § 52 oder nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 einvernehmlich erfolgen.“
44. § 73 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe „Satz 1“ jeweils gestrichen.
- bb) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:
- „Die Regulierungsbehörde kann dem betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Ablauf der Frist von Amts wegen mitteilen, dass sie ihr Ablehnungsrecht nicht ausüben wird. In diesem Fall kann sie bestimmen, dass
1. in den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 eine wirksame Mitteilung oder Veröffentlichung möglich ist und
 2. in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 ein Inkrafttreten vor Ablauf der Frist möglich ist.“
- b) In Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Satz 1“ gestrichen.
- c) In Absatz 4 werden die Wörter „dieses Unternehmen“ durch die Wörter „die beabsichtigte Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung“ ersetzt.
45. § 77 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Satz 1 ist nicht anzuwenden
1. bei Entscheidungen der Marktüberwachung nach § 17,
 2. für die Erhebung von Gebühren und
 3. für Maßnahmen zur Erlangung von Auskünften, Nachweisen, Hilfsmitteln und Hilfeleistungen nach § 67 Absatz 4 bis 7 außerhalb von Beschlusskammerverfahren.“
- b) Absatz 6 Satz 3 und 4 wird wie folgt gefasst:
- „Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchführen. Für die Verhandlung oder Teile davon ist die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn diese
1. eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, besorgen lässt oder
 2. die Gefährdung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.“
- c) Folgender Absatz wird angefügt:
- „(8) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die von ihr getroffenen Entscheidungen auf ihrer Internetseite in nicht personenbezogener Form. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren in nicht personenbezogener Form veröffentlichen.“

46. Nach § 77 wird folgender § 77a eingefügt:

„§ 77a

Gerichtliches Verfahren

(1) Widerspruch und Klage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben keine aufschiebende Wirkung.

(2) Gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde findet außer in den Gebührenverfahren nach § 69 kein Vorverfahren statt.

(3) Im Falle einer Entscheidung der Regulierungsbehörde, mit Ausnahme von Entscheidungen über die Erhebung von Gebühren, sind die Berufung gegen ein Urteil und die Beschwerde nach der Verwaltungsgerichtsordnung oder nach dem Gerichtsverfassungsgesetz gegen eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichts ausgeschlossen. Das gilt nicht für

1. die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision nach § 135 in Verbindung mit § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung und
2. die Beschwerde gegen Beschlüsse über den Rechtsweg nach § 17a Absatz 2 und 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes.

Auf die Beschwerde gegen die Beschlüsse über den Rechtsweg ist § 17a Absatz 4 Satz 4 bis 6 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechend anzuwenden.“

47. In § 78 Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „§ 3 Nummer 1“ durch die Angabe „§ 3 Nummer 2“ ersetzt.

48. § 79 wird wie folgt geändert:

- a) Der Wortlaut der Sätze 1 bis 3 wird Absatz 1.
- b) Der Wortlaut des Satzes 4 wird Absatz 2 und folgender Satz wird angefügt:

„Die Regulierungsbehörde kann die Anhörungen im schriftlichen Verfahren durchführen.“

49. § 80 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 bis 6 werden aufgehoben.
- b) Absatz 7 wird Absatz 1.
- c) Absatz 8 wird Absatz 2 und in Satz 1 wird die Angabe „§ 8d Absatz 6“ durch die Angabe „§ 8d Absatz 5“ ersetzt.
- d) Die folgenden Absätze 3 bis 5 werden angefügt:

„(3) Die §§ 10a und 31a sind ab der nächsten beabsichtigten Änderung der Nutzungsbedingungen oder der Entgelte für Personenbahnsteige oder Laderampen anzuwenden, spätestens jedoch ab der Netzfahrplanperiode 2022/2023.

(4) Umfasst eine am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] bestehende Vereinbarung nach § 37 Absatz 3 Eisenbahnanlagen, so tritt der Betreiber eines an den Personenbahnhof angrenzenden Personenbahnsteigs in die Rechte und Pflichten des Betreibers des Personenbahnhofs aus diesem Vertrag ein. Der Anteil des Stationsentgelts, der sich auf die Eisenbahnanlagen bezieht, ist bis zum Ende der Laufzeit des Vertrages an den Betreiber der Personenbahnsteige zu entrichten.

(5) Auf Entscheidungen der Regulierungsbehörde, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] ergangen sind, ist § 77a Absatz 3 nicht anzuwenden.“

50. § 81 wird aufgehoben.

51. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „(zu § 1 Absatz 5)“ gestrichen.
- b) In Nummer 2 werden vor dem Wort „Seitenstreifen“ die Wörter „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals,“ eingefügt.
- c) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:
„6. Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;“.
- d) Die bisherigen Nummern 6 bis 9 werden die Nummern 7 bis 10.

52. Anlage 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe a werden die Wörter „der Personenbahnsteige, der Zugangswege für Passagiere, der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger,“ gestrichen.
 - bb) In Buchstabe b werden die Wörter „einschließlich der Laderampen sowie der Zugangswege für Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen“ gestrichen.
 - cc) Nach Buchstabe f wird folgender Buchstabe g eingefügt:
„g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr;“.
 - dd) Der bisherige Buchstabe g wird Buchstabe h.
 - ee) Der bisherige Buchstabe h wird durch die folgenden Buchstaben i und j ersetzt:
 - „i) Einrichtungen für die Aufnahme von Brennstoffen und alternativen Kraftstoffen und Bereitstellung von Brennstoffen und alternativen Kraftstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist;
 - j) Ladeeinrichtungen, in denen die Ladung der Fahrzeuge mit Strom ausschließlich während des Fahrzeugstillstandes erfolgt, und die Bereitstellung von Ladestrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Ladeeinrichtung erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes.“
- b) Die Sätze 2 und 3 werden aufgehoben.

53. In Anlage 3 Nummer 1 Satz 2 werden die Wörter „nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern“ durch die Wörter „Eisenbahninfrastrukturregistern nach § 29 Absatz 3 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung“ ersetzt.

54. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 1.2 wird folgende Nummer 1.3 eingefügt:
„1.3 Die Kosten des Basisjahres sind bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben. Hierzu werden die für das Basisjahr ermittelten Kosten, beginnend mit dem mittleren Jahr des für das Basisjahr zu Grunde gelegten Zeitraumes und endend im Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode, um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage einer Inflationierung nach § 28 Absatz 1 erhöht und um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts nach § 28 Absatz 2 reduziert. Bei einer geraden Anzahl von Jahren im Basisjahrzeitraum ist einmalig eine entsprechend anteilige Fortschreibung vorzunehmen, danach sind entsprechend jährliche Beträge zu kumulieren. Darüber hinaus ist die angemessene Berücksichtigung einer sachgerechten Fortschreibung in entsprechender Anwendung der §§ 25 Absatz 3 bis 5, 26 und 27 sowie eine Berücksichtigung der Regelungen des § 29 Absatz 5 möglich. Die Betriebsleistung für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente des Basisjahres ist bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben.“

- b) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 33 Absatz 1 oder Absatz 2“ durch die Angabe „§ 31“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird aufgehoben.
- 55. In Anlage 5 wird die Angabe „§ 27“ jeweils durch die Angabe „§ 29“ ersetzt.
- 56. Anlage 8 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgeführten Eisenbahninfrastrukturen.“
 - b) Absatz 7 wird durch die folgenden Absätze 7 und 7a ersetzt:

„(7) Betreiber von Eisenbahnanlagen ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb, die Instandhaltung, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahnanlagen innerhalb eines Netzes zuständig ist.

(7a) Betreiber der Schienenwege ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Ausbau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung der Schienenwege, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.“
 - c) Der bisherige Absatz 7a wird Absatz 7b und das Wort „Schienenwege“ wird durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - d) Der bisherige Absatz 7b wird aufgehoben.
 - e) Absatz 20 wird wie folgt gefasst:

„(20) Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Eisenbahnanlagen, die von einem Betreiber von Eisenbahnanlagen betrieben werden.“
2. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Sätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen

 1. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,
 2. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder
 3. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung,

so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.“

- bb) In Satz 3 wird das Wort „daß“ durch das Wort „dass“ ersetzt.
 - cc) In Satz 5 werden nach den Wörtern „des Betriebes einer Serviceeinrichtung“ die Wörter „, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe“ und nach den Wörtern „wenn die Serviceeinrichtung“ die Wörter „, der Personenbahnsteig oder die Laderampe“ eingefügt.
 - b) In Absatz 1a Satz 1 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 2“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 Satz 3 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.
 - d) In Absatz 4 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.
3. § 12 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 wird aufgehoben.
 - b) Die Nummernbezeichnung „2.“ wird gestrichen.
4. In § 12a Absatz 1 werden die Wörter „Betreibern eines Personenbahnhofs“ durch die Wörter „Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben,“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

- (1) Das Gesetz tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.
- (2) In Artikel 1 Nummer 5 tritt § 2c des Eisenbahnregulierungsgesetzes an dem Tag in Kraft, an dem dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Entscheidung der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 Satz 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 S. 32, ABl. L 67 vom 12.3.2015, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, zugeht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt den Tag des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das 2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz war gemäß Koalitionsvertrag zu evaluieren. Es wurde untersucht, ob auf Grund der Erfahrungen seit Inkrafttreten des Gesetzes Änderungen angezeigt waren, insbesondere im Zuge der Rechtsanwendung durch die Bundesnetzagentur. Zudem waren die Regelungen zum Teil an zwischenzeitlich in Kraft getretenes EU-Recht sowie Rechtsprechung des EuGH anzupassen. Die Ergebnisse der Evaluierung wurden im Gesetzentwurf umgesetzt. Zudem sollten erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglicht werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Um einerseits Erkenntnisse für den Deutschlandtakt zu gewinnen und eine etappenweise Einführung zu ermöglichen und andererseits Pilotprojekte im Rahmen des europäischen Projektes TTR („Redesign of the International Timetabling Process“) zu fördern, enthält der Entwurf eine Erprobungsklausel, mit der auf bestimmten Strecken neue Kapazitätszuweisungsmodelle und Fahrplanerstellungsmodelle – in Abweichung von im Übrigen geltenden Regelungen des ERegG – erprobt werden können. Die geeigneten Strecken werden durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt.

Im Übrigen enthält der Entwurf die Ergebnisse einer Evaluierung des 2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetzes. Im Rahmen des Evaluierungsverfahrens erstellte die Bundesnetzagentur einen Bericht zu ihren Erfahrungen mit der Rechtsanwendung und Ressorts, Länder und Verbände hatten Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes, die nach Auswertung der Anregungen für sinnvoll erachtet wurden, fanden Eingang in den Gesetzentwurf. Besonders hervorzuheben ist eine Änderung des Rechtsrahmens für Rahmenverträge, der diese nach Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die das nationale Recht überlagerte, wieder attraktiver machen soll.

Auch weitere Änderungen dienen der Anpassung der nationalen Rechtslage an das EU-Recht. Insbesondere wurde direkt geltendes EU-Recht, insbesondere die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, berücksichtigt und abweichendes nationales Recht bereinigt. Ebenso wurden Rechtsanpassungen auf Basis des EuGH-Urteils vom 10. Juli 2019 in der Rechtssache C- 210/18 vorgenommen.

III. Alternativen

Keine. Ein Beibehalten des gesetzlichen Status Quo wäre mit europarechtlichen Risiken behaftet. Zudem würden im Rahmen der Evaluierung gewonnene Erkenntnisse ungenutzt bleiben. Weiterhin könnten ohne die Erprobungsklausel keine Erkenntnisse gewonnen werden, die für die Entscheidung über künftige Regelungen auf nationaler und europäischer Ebene wertvoll sind.

IV. 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. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben dient zudem der Anpassung an EU-Recht und ist auch mit EU-Recht vereinbar. Das ERegG stellt die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU, geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/2370 dar. Der bereits bei den bisherigen Gesetzgebungsverfahren zum ERegG verfolgte Grundsatz der 1:1-Umsetzung von EU-Recht wird weiter verfolgt. Aktuelle Rechtsprechung des EuGH und neue Durchführungsrechtsakte der Kommission waren zu berücksichtigen, um die Kompatibilität des deutschen Rechts mit EU-Recht sicherzustellen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Auf Grund der Ergebnisse der Evaluierung werden die Verfahren des ERegG verschlankt und effizienter ausgestaltet. Insbesondere werden Verfahrensregelungen an bestehende europäische Regelungen angepasst und so Widersprüche zwischen den Rechtsordnungen bereinigt.

2. Nachhaltigkeitsprüfung

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Indikatorenbereich 8.3 (wirtschaftliche Zukunftsvorsorge) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, weil europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für den Eisenbahnsektor auch Investitionen in diesem Bereich erleichtern. Insbesondere die verbesserten Rahmenbedingungen für das Angebot von Rahmenverträgen fördert die Planungssicherheit von Unternehmen, die oft Voraussetzung für Investitionsentscheidungen ist.

Der Gesetzentwurf dient zudem der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und trägt damit zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Indikatorenbereich 8.4) bei. Da ein starker, wettbewerbsfähiger Verkehrsträger Schiene größere Anteile sowohl am Personenverkehr als auch am Güterverkehr hinzugewinnt, trägt er zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum und der Sicherung von Arbeitsplätzen im Sektor bei. Damit unterstützt er zugleich das SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, weil innovative Möglichkeiten zu Erprobungen neuer Kapazitätszuweisungssysteme auf ausgewählten Strecken die Leistungsfähigkeit der Schiene steigern. Hierdurch können so auf einigen Bahnstrecken geeignete Modelle für den Deutschlandtakt getestet werden, des Weiteren werden entsprechende Überlegungen auf europäischer Ebene durch die Ermöglichung der Teilnahme an Pilotprojekten auf bestimmten Strecken gefördert. Dies ermöglicht im Ergebnis eine optimale Kapazitätsauslastung der Strecken und somit der Maximierung des Verkehrs auf der Schiene. Dabei dient die Erprobung dazu, die Mobilität von Gütern und Personen auf der Schiene im Rahmen der bestehenden Infrastruktur bestmöglich zu organisieren.

Des Weiteren hat der Gesetzentwurf voraussichtlich Auswirkungen auf den Indikatorenbereich Mobilität (11.2 a, 11.2 b und 11.2 c) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, indem das Mobilitätsangebot für die Bürgerinnen und Bürger erweitert wird. Denn 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 erleichtert.

Dies und die optimale Kapazitätsnutzung der Schieneninfrastruktur haben auch Auswirkungen auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1 a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Das Regelungsvorhaben entspricht dem Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung und hilft, den sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft zu wahren und zu verbessern. In erster Linie wird durch das Regelungsvorhaben 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.

Durch funktionierende Infrastruktur und ein funktionierendes, wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem wird im Ergebnis Teilhabe im Bereich Mobilität ermöglicht. Dies dient dem sozialen Zusammenhalt. Die mit dem Gesetzesentwurf herbeigeführte Rechtsänderung dient zugleich der europaweiten Angleichung des Rechts, so dass diese Ziele auch über die Grenzen Deutschlands hinaus gestärkt werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Gesetz hat unmittelbare Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushalts. Durch die Erledigung der zusätzlichen Aufgaben ergibt sich ein Bedarf an zusätzlichen Stellen in dem unter 4. c. dargestellten Umfang. Durch den zusätzlichen Stellenbedarf beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und bei der Bundesnetzagentur ergeben sich Kosten in Höhe von 570 962 Euro. Davon entfallen 439 776 Euro auf die Bundesnetzagentur (Einzelplan 09) und die restlichen 131 186 Euro auf den Einzelplan 12 für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Eisenbahn-Bundesamt. Die Berechnung der Kosten erfolgte nach dem Rundschreiben zu den „Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen“ des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Juni 2020.

Für die Einzelpläne 09 und 12 ergeben sich dabei für die zusätzlichen Planstellen folgende Jahreswerte:

Besoldungsgruppe	Einzelplan 09	PKS Jahreswert in Euro	Einzelplan 12	PKS Jahreswert in Euro
A 11	1,0 P	131.373	0,2 P	26.275
A 12	0,2 P	28.106		
A 13 h			0,1 P	14.995
A 14	0,8 P	132.109	0,5 P	89.916
A 15	0,8 P	148.188		
Gesamt	2,8	439.776	0,8	131.186

Zur Erledigung von einmalig anfallende Arbeiten bei der Bundesnetzagentur in dem unter 4. c. bbb. dargestellten Umfang sind 2 380 Arbeitsstunden im höheren Dienst und 1 250 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst erforderlich. Es entstehen einmalig Kosten in Höhe von insgesamt 321 973 Euro.

	Gehobener Dienst	Höherer Dienst
Personalkosten durchschnittlicher Jahreswert für Beamte bei nach-geordneten Bundesbehörden	130 899 €	172 555 €
Stundensatz (auf Basis 1632 Arbeitsstunden eines Beamten pro Jahr)	80,21 €	105,73 €
anfallende Stunden	2 380	1 250
Summe einmaliger Aufwand	190 900 €	132 163 €

Die zusätzlichen Mehrausgaben und Stellenbedarfe sollen innerhalb des jeweiligen Einzelplans ausgeglichen werden.

4. Erfüllungsaufwand

a. Berechnungsgrundlagen

Zur Berechnung des Erfüllungsaufwands wurde der Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung aus dem Dezember 2018 zu Grunde gelegt.

aa. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Aus der Lohnkostentabelle Wirtschaft (Stand 2017, Anhang VI des Leitfadens zum Erfüllungsaufwand) 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 s. unten unter b.

bb. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung

Die Sätze aus der Lohnkostentabelle Verwaltung (Stand 15.11.2017, Anhang VII des Leitfadens zum Erfüllungsaufwands) 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) s. unter c.

Der Erfüllungsaufwand enthält ausschließlich den für die Erfüllung der neuen Aufgaben erforderlichen, fachbezogenen Mehraufwand. Die Gemeinkosten, die mit der Einstellung neuen Personals für die Erfüllung der neuen Aufgaben zusätzlichen Aufwände in den Querschnittsbereichen (Personalbereich, IT-Bereich, Innerer Dienst, Haushalt, etc.) entstehen sind in den Abschnitt „Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand“ aufgeführten Personalkosten enthalten.

Die anfallenden Personalstunden wurden zur Veranschaulichung in Stellenbedarf je Laufbahngruppe umgewandelt. Da es sich ausschließlich um Beamtenstellen handelt, wurde von den Richtwerten des Leitfadens Erfüllungsaufwand für Beschäftigte im Öffentlichen Dienst abgewichen und stattdessen zu Grunde gelegt, dass gemäß Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Juni 2020, Anlage, Seite 3 von 136 Arbeitsstunden eines Beamten pro Monat auszugehen ist. Entsprechend werden für ein Jahr $12 \times 136 = 1\,632$ Arbeitsstunden zu Grunde gelegt.

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

aa. Zusammenfassung

Für die Wirtschaft ergeben sich einmalige Umstellungskosten in Höhe von 137 145 € (ausschließlich einmalige Personalkosten). Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft und zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung vom 26. November 2019 wurde angewendet.

Jährliche Mehrkosten für die Wirtschaft ergeben sich in Höhe von 295 367 €. Dabei handelt es sich ausschließlich um Personalkosten. Auf Informationspflichten entfallen davon 263 667 Euro.

Zusätzliche Sachkosten entstehen der Wirtschaft weder einmalig noch jährlich.

bb. Darstellung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft je gesetzlicher Tatbestand

Inhaltsübersicht

Neue oder geänderte Informationspflichten aufgrund der gesetzlichen Änderungen werden mit „ja“ gekennzeichnet, aufgehobene oder nicht neu entstehende mit „nein“.

§ im ERegG	Informationspflichten (ja/nein)	Beschreibung
§ 2	ja	Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben
§ 2a	ja	Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege
§ 2b	ja	Ausnahmen und Befreiungen Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen
§ 2c	nein	Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung
§ 7	nein	Getrennte Rechnungslegung
§§ 8, 8a, 8b, 8c, 8d	ja	Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Eisenbahnanlagen in vertikal integrierten Unternehmen
§ 9	ja	Geschäftsplan des Betreibers von Eisenbahnanlagen – Beteiligung des Netzbeirats
§ 10a	ja	Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen / Entgelte
§ 12 Absatz 3	ja	Entflechtungsvorgaben für Serviceeinrichtungen – getrennte Rechnungslegung
§ 13 Absatz 2	ja	Höchstpreisverfahren als Option für ein Vorrangkriterium bei Bearbeitung von konkurrierenden Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen
§ 13 Absatz 3	nein	Beschwerde bei Ablehnung der Nutzungsmöglichkeit der Serviceeinrichtung zum beantragten Zeitraum
§ 13 Absatz 6	ja	Inhaltliche Anforderungen an Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
§ 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j), Absatz 3 Nummer 3	ja	Erweiterung der Marktüberwachung auf die Entwicklung der Märkte für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen; Auskunftsverlangen zum Zustand der Eisenbahnanlagen
§ 17 Absatz 2 Nummer 3, Absatz 3 Nummer 8	ja	Erweiterung der Marktüberwachung auf Pilotprojekte nach § 52a; Vorschlagskompetenz zur Anpassung des Rechtsrahmens zur Ermöglichung neu-er Fahrplankonzepte; Erhebung von Auskünften
§ 19 Absatz 6	ja	Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen
§ 31a	ja	Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen
§ 43 Absatz 4	nein	Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen
§ 47 Absatz 10	ja	Gegenseitige Unterrichtung angrenzender Betreiber von Eisenbahnanlagen über die aufgestellten Nutzungsbedingungen

§ im ERegG	Informationspflichten (ja/nein)	Beschreibung
§§ 49, 49a	ja	Genehmigung von Rahmenverträgen
§ 52a	ja	Erprobungsklausel für neue Modelle der Kapazitätsnutzung, Fahrplanerstellung, Deutschlandtakt
§ 59 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5, 6; Absätze 3, 4, 5, 7	ja	Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
§ 60 Absatz 2a	ja	Informationspflicht bei Kündigung einer Vereinbarung über das Recht auf Nutzung von Zugtrassen
Wegfall Kapitel 4 (alt)	nein	Wegfall der Privilegierung der Wartungseinrichtung
§ 72	nein	Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Im Einzelnen:

Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben						
§ 2 ERegG	Ausnahmen	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2 enthält nun nur noch Ausnahmen und Befreiungen von Entflechtungsvorschriften. Bisher in § 2 geregelte Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Serviceeinrichtungen sind nun in den neuen §§ 2a und 2b geregelt. § 2 Absatz 3 Nummer 5 befreit Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen, von der Anwendung des § 12 (Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung). § 2 Absatz 6 erweitert die Anwendung von § 2 Absätze 3 auf Betreiber von Personenbahnsteigen und Betreiber von Laderampen, soweit die Schienenwege, an denen sie gelegen sind, in den Anwendungsbereich fallen. Nach gesamtheitlicher Betrachtung der einzelnen Änderungen ist von einem verringerten Prüfaufwand für die Unternehmen auszugehen.					

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege						
§ 2a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2a sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen vor. Die Regelungen aus § 2a Absatz 1 Nummer 1 und 2 enthalten die bisher in § 2 Absatz 3 Nummer 1 und 2 a.F. geregelten Ausnahmen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen, einige zusätzliche Vorschriften des Kapitel 3 (Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität) entfallen. Gemäß § 2a Absatz 1 Nummer 3 Satz 1 sind für Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz von höchstens 1000 km Länge betreiben, die §§ 24 bis 30 nicht anwendbar. § 2a Absatz 2 sieht eine Befreiung für Betreiber von Eisenbahnanlagen vor, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen für deren eigene Zwecke genutzt werden, wenn die Eisenbahnanlage ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist. Bezugspunkt der Befreiung in der vorherigen Vorschrift (§ 2 Absatz 6a a.F.) waren Schienenwege, die ausschließlich zum Zweck musealer Nutzung betrieben wurden und keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten war. Gemäß § 2a Absatz 5 gelten die Ausnahmen und Befreiungen auch für Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen, soweit der Betreiber der Schienenwege, an dessen Schienenwegen die Personenbahnsteige oder Laderampen liegen, unter den § 2a Absatz 1 fallen. Damit werden zwar insbesondere aufgrund der Regelung in § 2a Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ca. 6 Unternehmen von der Anreizsetzung ausgenommen, da diese unterhalb der Schwelle von 1000 km Schienenwegen einzustufen sind. Allerdings führt dies dazu, dass die weiterhin jährlich erforderlichen TPS-Verfahren (§ 31) im Vergleich zu den heutigen TPS-Verfahren aufwändiger werden. Dies liegt daran, dass die betroffenen Unternehmen zukünftig ihre Kosten im Rahmen des TPS-Verfahrens mitteilen müssen. Im Ergebnis ist aber insgesamt von einer Entlastung auszugehen.					

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen						
§ 2b ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2b sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen vor. Die Vorschriften enthalten bisher in § 2 a.F. geregelte Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften und orientieren sich inhaltlich und systematisch an den Regelungen der §§ 2, 2a. Mit einer signifikanten Erhöhung bzw. Veränderung des Erfüllungsaufwandes ist nicht zu rechnen.					

Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung						
§ 2c ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2c enthält Ausnahmen für Betreiber örtlicher Schienennetze, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Die strategische Bedeutung wird in § 2c Absatz 1 Satz 2 definiert. Das Antragserfordernis für Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze auf entfällt. Im Gegensatz zur Vorgängervorschrift des § 2 Absatz 7 a.F. sind weitere Vorschriften des 3. Kapitels ausgenommen. Durch den Wegfall des Antragserfordernisses verringert sich der Erfüllungsaufwand.					

Getrennte Rechnungslegung						
§ 7 ERegG		Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 7 regelt die getrennte Rechnungslegung. § 7 Absatz 6 a.F. entfällt, wurde jedoch bislang von der Bundesnetzagentur in der Praxis nicht angewendet, da die Vorschrift des § 2 a. F. bereits umfassende Erleichterungen ermöglichte. Damit ist auch unter Berücksichtigung der Vergrößerung des Adressatenkreises (Betreiber von Schienenwegen hin zu Betreibern von Eisenbahnanlagen) mit keiner Veränderung des Prüfaufwandes für die Wirtschaft zu rechnen.

Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Eisenbahnanlagen in vertikal integrierten Unternehmen						
§§ 8, 8a, 8b, 8c, 8d ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> In den Vorschriften wurde der Begriff „Betreiber von Schienenwegen“ zu „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ geändert. Da zu den Eisenbahnanlagen i. S. v. Anlage 1 neben den Schienenwegen auch andere Eisenbahnanlagen wie Personenbahnsteige gehören, vergrößert sich grundsätzlich der Anwendungsbereich der §§ 8, 8a, 8b, 8c und 8d. Inhaltlich liegen keine/nur redaktionelle Änderungen vor. Der Erfüllungsaufwand erhöht sich nicht. Es sind keine Unternehmen bekannt, die nicht ohnehin bereits unter die Entflechtungsvorgaben fallen.					

Geschäftsplan des Betreibers von Eisenbahnanlagen - Beteiligung des Netzbeirats						
§ 9 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		1	7.608			
	<u>Erläuterungen:</u> Die bisher in § 9 Absatz 1 Satz 5 a.F. geregelte Beteiligung des Netzbeirats wird nun in § 9 Absatz 1a geregelt. Zudem wurde der Adressatenkreis durch die Begriffsänderung von „Betreiber von Schienenwegen“ hin zu „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ erweitert. Damit hat nun grundsätzlich eine größere Anzahl von Unternehmen gemäß § 9 einen Geschäftsplan zu beschließen (gemäß Zahlen aus dem Jahr 2018 erhöht sich die Zahl von ca. 140 Betreibern von Schienenwegen hin zu ca. 254 Betreibern von Eisenbahnanlagen i. S. v. Anlage 1 zum.) Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans (§§ 2 ff.) und den bereits aus den Befreiungsverfahren vorliegenden Erkenntnissen ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass dies bei einer Vielzahl von Unternehmen zu einem Anstieg des Erfüllungsaufwandes führen wird. Es wird daher von einem Unternehmen ausgegangen, dem durch die Vorschrift ein höherer Erfüllungsaufwand entsteht. Hierzu werden drei Personenwochen á 40 h angesetzt. Die Tätigkeit sollte von einer Person höherer Qualifikation (63,40 €) durchgeführt werden. Erfüllungsaufwand: 1 x 120 h x 63,40 €/h = 7.608 €					

Besondere Regeln für Betreiber von Personenbahnsteigen & Laderampen / Entgelte						
§ 10a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
			3.170	80.085		
		<u>Erläuterungen:</u> § 10a dient der Umsetzung des EuGH Urteils C-210/18 zu den Personenbahnsteigen. Aufgrund des Urteils wird nunmehr geregelt, welchen Entgeltregulierungsvorschriften Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen unterfallen. Für kleinere Unternehmen bestehen verschiedene Möglichkeiten der Umsetzung, wodurch der Umstellungsaufwand begrenzt wird.				

	a) § 10a Absatz 1 § 10a Absatz 1 enthält den Grundfall der Entgeltermittlung für Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen. Mehraufwand entsteht insofern, als dass für diese nunmehr die Regelungen über Schienenwege weitgehend Anwendung finden. Die Entgelte für Personenbahnsteig und Personenbahnhof sind getrennt aufzuführen. Dadurch fällt für die betroffenen Unternehmen einmalig ein hoher Umstellungsaufwand an, da die EDV angepasst werden muss. Vorliegend wird jedoch nur ein Unternehmen betroffen sein. Der Zeitaufwand hierfür wird mit 400 Stunden bei einem Mitarbeiter höherer Qualifikation (63,40 €/h) sowie 500 Stunden bei einem Mitarbeiter mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt. Erfüllungsaufwand: $1 \times 400 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 1 \times 500 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 39.110 \text{ €}$ Darüber hinaus ist jährlich ein weiteres Verfahren zu führen (zusätzlich zu einem Genehmigungsverfahren ein Unterrichtsverfahren). Dies erfolgt durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation. Hierzu werden 50 Stunden angesetzt. Erfüllungsaufwand: $1 \times 50 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 3.170 \text{ €}$ b) § 10a Absatz 2 Im Anwendungsbereich von § 10a Absatz 2 entsteht kein zusätzlicher Aufwand, denn soweit Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen aufgrund von § 2a von § 34 befreit sind, können diese weiterhin nach den Vorschriften über Entgelte für Serviceeinrichtungen bepreisen. Hiervon sind ca. 5 kleinere Unternehmen betroffen, wobei nicht davon auszugehen ist, dass diese EDV-seitig Änderungen vornehmen werden. Das jährlich zusätzlich zu führende Verfahren bezüglich des Personenbahnsteigs kann im Unterrichtsverfahren zum Personenbahnhof erfolgen. c) § 10a Absatz 3 Mehraufwand entsteht insofern, als dass für Unternehmen, die gleichzeitig Betreiber von Schienenwegen und Personenbahnsteigen, Laderampen oder Zugangswegen für Passagiere oder Güter sind, künftig einheitlich die Vorschriften über Betreiber für Schienenwege gelten. Damit haben diese Unternehmen eine einmalige Umstellung/Neuordnung der Kosten durchzuführen. Die Vorschrift betrifft solche Betreiber von Schienenwegen, die ein großes Entgeltgenehmigungsverfahren ohne Anreizsetzung durchlaufen und zugleich Betreiber der Personenbahnsteige sind. Dies wird bei maximal 6 Unternehmen der Fall sein. Aufgrund der Kostenallokation im Unternehmen werden daher 40 Stunden bei einem Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt. $\text{Erfüllungsaufwand: } 6 \times 40 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 6.600 \text{ €}$ Ein laufender Mehraufwand wird nicht entstehen, da die Unternehmen in der Folge die Trassenentgelte inklusive der Kosten der Personenbahnsteige ausweisen werden.
--	--

	d) § 10a Absatz 4 Absatz 4 normiert ein Wahlrecht für ausgenommene/befreite Betreiber von Schienenwegen, die auch Personenbahnsteige betreiben. Diese können entweder einen Einheitspreis oder zwei Preise (Trasse und Personenbahnsteig) bilden. Für die Umstellung auf einen Einheitspreis werden sich voraussichtlich ca. 5 Unternehmen entscheiden. Die anderen Unternehmen werden über den Personenbahnsteigs-Preis wie in der Vergangenheit separat unterrichtet. Für diese entsteht daher kein Mehraufwand. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Kostenallokation bei den fünf Unternehmen wird bei 40 Stunden durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) wie folgt angesetzt: $5 \times 40 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 5.500 \text{ €}$ Ein laufender Mehraufwand wird nicht entstehen. e) § 10a Absatz 5 Es entsteht einmaliger Mehraufwand für die Unternehmen, die nun in den Nutzungsbedingungen die auf Personenbahnsteigen erbrachten Leistungen getrennt von den in Personenbahnhöfen erbrachten Leistungen aufzuführen haben. Die Anzahl beläuft sich auf ca. 105 Unternehmen. Der Erfüllungsaufwand bei im Durchschnitt 10 Stunden Arbeit durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) errechnet sich wie folgt: $\text{Erfüllungsaufwand: } 105 \times 10 \text{ h} \times 27,50 \text{ €} = 28.875 \text{ €}$
--	---

Entflechtungsvorgaben für Serviceeinrichtungen – getrennte Rechnungslegung

§ 12 Absatz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 12 Absatz 1 und 2 enthalten Entflechtungsvorgaben für Serviceeinrichtungen. Neben Vorgaben zur Unabhängigkeit von Entscheidungen durch organisatorische Trennung sind bei Eisenbahnen in der Buchführung die beiden Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen zu trennen.

Bislang galten die Vorgaben aus § 12 Absatz 1 und 2 als erfüllt, wenn die Anforderungen des § 8 für Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Betreiber einer Serviceeinrichtung entsprechend eingehalten worden sind. Nach dem geänderten § 12 Absatz 3 kommt zu den Anforderungen das Erfordernis der getrennten Rechnungslegung aus § 7 neu hinzu.

	Die Betreiber von Schienenwegen mussten bereits die Rechnungslegung nach § 7 trennen. Eine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes ist daher nicht zu erwarten.
--	--

Höchstpreisverfahren als Option für ein Vorrangkriterium bei Bearbeitung von konkurrierenden Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen

§ 13 Absatz 2 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> Den Betreibern von Serviceeinrichtungen ist es nach Artikel 11 Absatz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 erlaubt, bei konkurrierenden Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen Vorrangkriterien festzulegen. Das bisher verpflichtende Höchstpreisverfahren kann nach der neuen Regelung in § 13 Absatz 2 weiterhin durchgeführt werden. Verpflichtend ist die Durchführung jedoch nicht. Soweit ein Betreiber einer Serviceeinrichtung das Verfahren anwenden möchte, ist es erforderlich, dass das Höchstpreisverfahren als Option in der Beschreibung der Serviceeinrichtung nach Artikel 4 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 aufgenommen und veröffentlicht wird. Da unabhängig von der Regelung in § 13 Absatz 2 eine Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen besteht, ist nicht davon auszugehen, dass durch die Regelung ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht.					

Beschwerde bei Ablehnung der Nutzungsmöglichkeit der Serviceeinrichtung zum beantragten Zeitraum

§ 13 Absatz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> In § 13 Absatz 3 ist nunmehr die Beschwerdemöglichkeit des Zugangsberechtigten für den Fall geregelt, dass einem Antrag nicht entsprochen werden kann und keine tragfähige Alternative für den Zugang zu Kapazitäten gefunden wird. Eine Veränderung des Erfüllungsaufwandes entsteht nicht, da eine solche Beschwerde bereits in § 13 Absatz 5 a.F. geregelt war.					

Inhaltliche Anforderungen an Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen					
§ 13 Absatz 6 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J
	<u>Erläuterungen:</u> § 13 Absatz 6 besagt, dass die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben sind. Eine Veränderung des Erfüllungsaufwandes entsteht nicht, da § 13 Absatz 6 dem bisherigen § 19 Absatz 4 Satz 3 a.F. entspricht. Die bisher miterfassten Personenbahnsteige werden zukünftig von § 10a Absatz 5 umfasst.				

Erweiterung der Marktüberwachung auf die Entwicklung der Märkte für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen; Auskunftsverlangen zum Zustand der Eisenbahnanlagen						
§ 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) ERegG § 17 Absatz 3 Nummer 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		714	112.990			
<u>Erläuterungen:</u> Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen zu überwachen. Die erhobenen Informationen werden insbesondere bei der Durchführung von Befreiungsverfahren benötigt. Aufgrund dieser Regelung besteht ein zusätzlicher Bedarf an Informationen. Zwar werden bereits heute Informationen bei den Serviceeinrichtungen abgefragt, jedoch wird die Erhebung weiterer Daten erforderlich sein. Es werden regelmäßige Abfragen in größerer Detailtiefe geplant. Es ist zu erwarten, dass insbesondere für diese Abfragen zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Unternehmen anfallen wird. Insgesamt wird bei ca. 500 betroffenen Unternehmen ein jährlicher Zeitaufwand von 5 Stunden durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) und bei 100 weiteren Unternehmen ein jährlicher Zeitaufwand von 5 Stunden durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h) angesetzt						

	den bei dreißig Zugangsberechtigten. Angesichts der Komplexität wird jeweils ein hohes Qualifikationsniveau (63,40 €/h) vorausgesetzt. Für die regelmäßige Durchführung des Monitorings werden jährlich bei einem Betreiber der Schienenwege ein Zeitaufwand von je 40 Stunden pro Pilotprojekt durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h) und bei dreißig Zugangsberechtigten ein Zeitaufwand von jeweils 15 Stunden pro Pilotprojekt durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt. Der Umstellungsaufwand entsteht durch die Auswertung von Pilotverfahren aus § 52a. Dabei sollen auch Erkenntnisse gewonnen werden, wie die zukünftigen Anpassungen des Rechtsrahmens für die Betroffenen kostengünstig erfolgen können. Zudem werden für die Aufgabe der Regulierungsbehörde, einen möglichen Vorschlag zur Anpassung des Rechtsrahmens für neue Fahrplankonzepte zu erarbeiten, bei einem Betreiber der Schienenwege 60 Stunden und bei – aufgrund der potentiellen Wirkung für das gesamte Netz – dreißig Zugangsberechtigten jeweils zehn Stunden zusätzlicher Zeitaufwand, jeweils durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h), angesetzt. Einmaliger Erfüllungsaufwand: $1 \times 300 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 20 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 57.060 \text{ €}$ Jährlicher Erfüllungsaufwand: $1 \times 3 \times 40 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 3 \times 15 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} + 1 \times 60 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 10 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 67.557 \text{ €}$
--	---

Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen

§ 19 Absatz 6 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		100	31.700			
	Erläuterungen: Es besteht ein Bedürfnis zur Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen. § 19 Absatz 6 ermöglicht ein Verfahren für eilbedürftige Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Da beispielsweise sofort umzusetzende Sicherheitsmaßnahmen auch Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zur Folge haben können, werden unterjährig häufiger Änderungen an Schienennetz-Nutzungsbedingungen erfolgen. Ausgehend von geschätzt 100 Anwendungsfällen im Jahr und unter Zugrundelegung eines jeweiligen Zeitaufwandes von 5 Stunden durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h) errechnet sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt: Erfüllungsaufwand: $100 \times 5 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 31.700 \text{ €}$					

Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen						
§ 31a ERegG		Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 31a regelt die Ermittlung der Entgelte bei Betreibern der Personenbahnsteige und Laderampen. Diese gehören nach Änderung der Anlage 1 Nummer 2 zu den Eisenbahnanlagen. Ihre Nutzung ist deshalb gemäß § 11 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 Nummer 1 lit. c) vom Mindestzugangspaket erfasst. Das Entgelt ist in Euro je Nutzungsfall auszuweisen. Der diesbezügliche Erfüllungsaufwand wird bereits unter § 10a berücksichtigt. Somit entsteht an dieser Stelle kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.					

Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen						
§ 43 Absatz 4 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		100	31.700			
<u>Erläuterungen:</u> Nimmt der Zugangsberechtigte sein Recht auf Nutzung einer Serviceeinrichtung aufgrund der Vereinbarung mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung nicht wahr, so kann die Vereinbarung vom Betreiber der Serviceeinrichtung gekündigt werden. Eine Kündigungspflicht besteht, wenn ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf Nutzung dieser Serviceeinrichtung stellt. Aufgrund der Regelung über die Kündigungspflicht muss der Betreiber der Serviceeinrichtung prüfen, ob ein Kündigungsgrund besteht, die Kündigungen verfassen und den Zugang der Kündigung überwachen. Dies sollte durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h) erfolgen. Bei geschätzt ca. 100 Fällen im Jahr und einem Aufwand je Fall von 5 Stunden ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand wie folgt: Erfüllungsaufwand: $100 \times 5 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 31.700 \text{ €}$						

Gegenseitige Unterrichtung angrenzender Betreiber von Eisenbahnanlagen über die aufgestellten Nutzungsbedingungen						
§ 47 Absatz 10 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> Die Betreiber von Eisenbahnanlagen, deren Netze aneinander angrenzen, müssen sich gegenseitig über die aufgestellten Nutzungsbedingungen unterrichten. Als zusätzlicher Aufwand müssen die angrenzenden Betreiber von Eisenbahnanlagen festgestellt werden und die Nutzungsbedingungen zur Verfügung gestellt werden. Es handelt sich um eine Präzisierung des bereits derzeit bestehenden Erfordernisses Erfordernis der Zusammenarbeit (§ 47 Absatz 9). Im Ergebnis kommt es deshalb nicht zu einer Erhöhung des Erfüllungsaufwands.					

Genehmigung von Rahmenverträgen						
§ 49, 49a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<u>Erläuterungen:</u> Nach dem neuen § 49 Absatz 2 bedürfen sämtliche neu abzuschließenden und geänderte Rahmenverträge der Vorabgenehmigung der Regulierungsbehörde. Bisher bedurften der Genehmigung nur Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren, wobei sich die Genehmigung auf die Laufzeit beschränkte. Des Weiteren ist in § 49 Absatz 4 klargestellt, dass in Rahmenverträgen Regelungen zur Änderung oder Kündigung vorgesehen werden müssen. Vertragsstrafen können vereinbart werden. Der geänderte § 49 Absatz 8 sieht eine Vereinfachung des Verfahrens vor. Wird allen Zugangsberechtigten der Zugang zum Rahmenvertrag durch Einstellung auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege ermöglicht, so ist die Internetadresse nicht mehr im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Darüber hinaus muss der Betreiber der Schienenwege aufgrund der erforderlichen Vorabgenehmigung die umfassenden Koordinierungen von Rahmenverträgen und Trassenanmeldungen aus Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht anwenden. Dies führt ebenfalls zu einer Vereinfachung des Verfahrens.						

Erprobungsklausel neue Modelle der Kapazitätsnutzung, Fahrplanerstellung, Deutschlandtakt						
§ 52a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		3	26.892			
<u>Erläuterungen:</u> § 52a Absatz 1 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, mittels Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte insbesondere zur Erprobung des Deutschlandtaktes sowie auf europäischer Ebene zur Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the international Timetabling Process (TTR) durchgeführt werden können. § 52a Absatz 2 besagt, dass für diese festgelegten Strecken der jeweilige Betreiber der Schienenwege ein von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichender Kapazitätsnutzungsplan aufstellen darf. Des Weiteren darf der Plan wirksamem Wettbewerb nicht entgegenstehen. Auch müssen die Ziele des § 3 berücksichtigt werden, sowie Einzelheiten des Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahrens geregelt sein. Gemäß § 52a Absatz 3 gilt ein Kapazitätsnutzungsplan für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen. Regelungsadressaten sind dabei von den ca. 140 Betreibern von Schienenwegen nur diejenigen, deren Strecken zur Erprobung des Deutschlandtaktes festgelegt werden. Dies wird voraussichtlich nur einen Schienennetzbetreiber betreffen, der schätzungsweise jährlich drei Kapazitätsnutzungspläne aufstellen wird.						

	Zur Erstellung der drei Kapazitätsnutzungspläne wird insgesamt ein Zeitaufwand von 645 Stunden angesetzt. Dieser teilt sich auf 255 Stunden (jeweils 85 Stunden) durch Mitarbeiter höherer Qualifikation (63,40 €/h) sowie 390 Stunden (jeweils 130 Stunden) durch Mitarbeiter mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) auf. Der Aufwand fällt jährlich an, da die Kapazitätsnutzungspläne für die Dauer einer Netzfahrplanperiode gelten. Erfüllungsaufwand: $1 \times 3 \times 85 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 1 \times 3 \times 130 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 26.892 \text{ €}$
--	---

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

§ 59 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 59 regelt das Verfahren zur Erhöhung der Schienenwegkapazität bei überlasteten Schienenwegen. Hierbei wird Absatz 1 Satz 2 um die Nummern 5 und 6 ergänzt, die Absätze 3 bis 5 sowie Absatz 7 werden neu eingefügt. Die Ergänzungen des § 59 Absatz 1 Satz 2 beziehen sich auf weitere Punkte, die ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität enthalten muss. Dazu gehören nun zusätzlich zu den bisherigen Inhalten eine Kosten-Nutzen-Analyse (Nr. 5) sowie ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen (Nr. 6). Mehraufwand für die Wirtschaft entsteht an dieser Stelle jedoch nicht, da bereits in dem nun entfallenen § 59 Absatz 1 Satz 3 a.F. geregelt wurde, dass die Auswahl für Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf Basis einer solchen Kosten-Nutzen-Analyse zu treffen war. Hierzu gehörte auch ein Zeitplan der Maßnahmen. Gemäß § 59 Absatz 3 stellt die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde innerhalb von sechs Wochen nach Vorlage des Plans gegenüber dem Betreiber der Schienenwege fest, ob dieser den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und das Verfahren nach Absatz 2 eingehalten worden ist. In der Feststellung empfiehlt die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde, eine oder mehrere Maßnahmen zu realisieren, die besonders geeignet sind, die Schienenwegkapazität zu erhöhen. Im Anschluss an diese Feststellung hat der Betreiber der Schienenwege gemäß § 59 Absatz 4 den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf seiner Internetseite bis zur Beseitigung der Überlastung zu veröffentlichen. § 59 Absatz 5 regelt die Anforderungen für den Fall, dass der Betreiber der Schienenwege einen nach § 59 Absatz 4 veröffentlichten Plan ändern möchte. Die Änderungen sind der in § 59 Absatz 1 Satz 1 genannten Behörde vorzulegen.					

Wegfall der Privilegierung der Wartungseinrichtung						
Wegfall Kapitel 4 (alt)		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<u>Erläuterungen:</u> Betreiber von Wartungseinrichtungen unterfallen nach Streichung des Kapitels 4 den Regelungen des ERegG. Dies führt dazu, dass die ca. 150 Betreiber von Wartungseinrichtungen Nutzungsbedingungen aufzustellen haben. Einen Mehraufwand begründet dies jedoch nicht, da die Verpflichtung bereits seit				

	Mitte 2019 aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 gilt. Die Ausnahme von der Entgeltregulierung wird in § 3, fortgeführt so dass ebenfalls kein Mehraufwand entsteht.
--	--

Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen						
§ 72 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 72 regelt besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber der Regulierungsbehörde. § 72 Satz 1 Nummer 4 wurde dahingehend geändert, dass die Regulierungsbehörde nur noch bei der beabsichtigten Ablehnung eines Rahmenvertrages zu unterrichten ist, nicht mehr jedoch bei beabsichtigtem Abschluss oder beabsichtigter Änderung. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Art. Eine Erhöhung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft ergibt sich daraus nicht.					

c. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

aa. Bund

Auf Bundesebene entsteht beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, bei der Bundesnetzagentur und beim Eisenbahn-Bundesamt insgesamt ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 332 507 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.

Einmaliger Mehraufwand für den Bund entsteht nur bei der Bundesnetzagentur in Höhe von 209 902 Euro.

Der Erfüllungsaufwand verteilt sich wie folgt:

aaa. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Durch die Einführung der Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Fahrplankonzepte in § 52a ergibt sich ein erhöhter Erfüllungsaufwand im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erstellung und Überarbeitung der dazu vorgesehenen Verordnungen.

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fallen 53 366 Euro an zusätzlichen jährlichen Personalkosten an, entsprechend einer halben Stelle im höheren Dienst. Einmaliger Mehraufwand fällt nicht an.

Der jährliche Mehrbedarf beruht auf folgenden Überlegungen:

816 h x 65,40 Euro/h (höherer Dienst) = 53.366,40 Euro

Es wird geschätzt, dass die Erstellung der Verordnung durch Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 52a ERegG, samt erforderlicher Überarbeitungen, jährlich ca. 816 Stunden eines Beschäftigten im höheren Dienst erfordern wird. Der Vorbereitung der Verordnung wird zunächst eine Auswahl geeigneter Strecken vorausgehen müssen, was eine entsprechende Abstimmung mit den Betreibern der Schienenwege voraussetzt. Zudem wird für die jeweiligen Strecken zu prüfen sein, ob in die Verordnung zusätzliche Festlegungen aufzunehmen sind und wenn ja welche. Alle Aspekte werden eine umfangreiche Abstimmung sowohl mit den betroffenen Betreibern der Schienenwege als auch mit den Ländern und Verbänden sowie den (möglichen) Zugangsberechtigten erfordern. Da die Überlegungen zum Deutschlandtakt voranschreiten, ist damit zu rechnen, dass eine Überarbeitung der Verordnung, z.B. eine Erweiterung auf neue Strecken, mindestens jährlich anfällt. Dieselben Überlegungen wie bei der ersten zu erstellenden Verordnung werden bei Überarbeitungen erneut anzustellen sein.

bbb. Bundesnetzagentur (Darstellung je gesetzlicher Tatbestand)

Bei der Bundesnetzagentur entsteht durch zusätzliche anfallende Personalkosten ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 255 156 Euro.

Die untenstehende ausführliche Darstellung je Vorschrift ergibt den Stundenbedarf der zweiten Spalte, also den rein fachbezogenen Personalmehraufwand:

	<u>Jährlicher Mehraufwand in Stunden</u> (rein fachbezogen, d.h. ohne Gemeinkostenzuschlag wie unten je Vorschrift dargestellt)	<u>Umgerechnet in Stellen</u> (auf Basis: 1632 Arbeitsstunden eines Beamten pro Jahr)	<u>Jährlicher Mehraufwand in Euro</u> (jährlicher Personalaufwand multipliziert mit den Stundensätzen der Lohnkostentabelle wie in der 1. Spalte angegeben)
<u>Höherer Dienst</u> (65,40 Euro/h)	2 555	1,6	167.097
<u>Gehobener Dienst</u> (43,40 Euro/h)	2 029	1,2	88.058,60
<u>Mittlerer Dienst</u> (31,70 Euro/h)	18		
<u>Summe</u>	<u>4 602</u>	<u>2,8</u>	<u>255.155,60</u>

Daraus ergeben sich jährliche Personalmehrkosten in Höhe von 255 156 Euro. Die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben führt zu einem Personalmehrbedarf der Bundesnetzagentur von insgesamt 2,8 Stellen, die sich aus 1,6 Stellen im höheren Dienst und 1,2 Stellen im gehobenen Dienst zusammensetzen. Die sich aus der zu den Einzelverfahren ergebend Berechnung zu Stellen im mittleren Dienst wird hier nicht ausgewiesen, da diese nur auf einen Stellenanteil von 0,01 Stellen ergibt.

Zusätzlich entsteht ein einmaliger Mehraufwand von 209 902 Euro. Zur Erledigung der einmal anfallenden Aufgaben sind 2 380 Arbeitsstunden im höheren Dienst und 1 250 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst erforderlich. Ein Stundensatz von 65,40 Euro/h für den höheren Dienst und von 43,40 Euro für den gehobenen Dienst wurde zu Grunde gelegt. Einzelheiten sind in der unten stehenden ausführlichen Darstellung je Vorschrift dargestellt.

Inhaltsübersicht

§ im ERegG	Beschreibung
§ 2	Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben
§ 2a	Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen
§ 2b	Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen
§ 2c	Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung
§ 7 Absatz 5 und 6	Getrennte Rechnungslegung
§§ 8, 8a, 8b, 8c, 8d, 12 Absatz 3	Erweiterung des Anwendungsbereichs der Entflechtungsvorschriften auf Betreiber von Eisenbahnanlagen
§ 10a	Sinngemäße Anwendung des § 19 auf Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen; Prüfung der Nutzungsbedingungen für Personenbahnsteige und Laderampen
§ 13 Absatz 1	Festlegung einer angemessenen Antwortfrist
§ 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j)	Erweiterung der Marktüberwachung auf die Entwicklung der Märkte für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen
§ 17 Absatz 2 Nummer 3, Absatz 3 Nummer 8	Erweiterung der Marktüberwachung auf Pilotprojekte nach § 52a ERegG; Vorschlagskompetenz zur Anpassung des Rechtsrahmens zur Ermöglichung neuer Fahrplankonzepte; Erhebung von Auskünften
§ 17 Absatz 3 Nummer 3	Vertiefung der Marktüberwachung im Bereich der Eisenbahnanlagen
§ 19 Absatz 6	Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen
§ 25 Absatz 1 Satz 4	Anreizsetzung – Berücksichtigung der Betriebsleistung
§ 31a	Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen
§ 45 Absatz 1 Satz 3	Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze
§§ 49, 49a	Genehmigung von Rahmenverträgen
§ 52a	Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung
§ 59 Absatz 3, Absatz 5	Feststellung der Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen des Plans durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde
Wegfall Kapitel 4 (alt)	Entfall der Prüfung des Marktes in Bezug auf den Zugang zu Wartungseinrichtungen und Abfassen eines Berichts über den Markt für Wartungseinrichtungen
§ 77	Beschlusskammern
§ 79	Eisenbahninfrastrukturbeirat

Im Einzelnen

Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben					
§ 2 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2 enthält Ausnahmen und Befreiungen von Entflechtungsvorschriften. § 2 bündelt die Ausnahmen und Befreiungsmöglichkeiten von den Entflechtungsvorschriften, die bereits bisher im ERegG normiert waren. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ist deshalb nicht zu erwarten.				

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen					
§ 2a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2a bündelt die Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen. § 2a bündelt die Befreiungsmöglichkeiten für Betreiber von Schienenwegen und Eisenbahnanlagen, die bereits bisher im ERegG normiert waren. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ist deshalb nicht zu erwarten.				

Ausnahmen und Befreiungen Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen					
§ 2b ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J E

	<u>Erläuterungen:</u> § 2b sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen vor. Die Befreiungsvorschriften des ERegG wurden den Ausnahmenvorgaben des Artikel 2 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 angeglichen, um so einen Gleichlauf beider Befreiungsmöglichkeiten herstellen zu können. Durch die Bündelung und Angleichung entsteht auch in diesem Bereich kein neuer zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Prüfung der Befreiungsmöglichkeiten.
--	--

Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung						
§ 2c ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 2c überführt Antragsverfahren nach § 2 Absatz 7 a.F. in eine gesetzliche Ausnahme. Dadurch reduziert sich der Erfüllungsaufwand zur Prüfung eines Antrags auf Befreiung sowie zur Abstimmung und Formulierung eines Beschlussentwurfs. Dies wird aber durch die Notwendigkeit kompensiert, zu prüfen, ob ein Betreiber von Schienenwegen weiterhin ausgenommen bleibt oder ob sich seine Betriebszahlen nachteilig entwickelt haben. Dies ist insbesondere für die jährlich stattfindende Prüfung und Genehmigung der Nutzungsentgelte erforderlich. Durch die Trennung von Personenbahnhöfen (weiterhin Serviceeinrichtung) und Personenbahnsteigen (jetzt Eisenbahnanlage) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da sich die Befreiung von Personenbahnsteigen an den diesen anliegenden Schienenwegen orientieren dürfte.					

Getrennte Rechnungslegung						
§ 7 Absatz 5 und 6 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 7 regelt die getrennte Rechnungslegung.					

	Die begriffliche Anpassung der Bezugnahme auf Entgelte statt lediglich Wegeentgelte steht nunmehr im Einklang mit dem in Absatz 1 verwendeten Begriff der Eisenbahnanlagen. Gemäß § 7 Absatz 5 muss die Rechnungsführung es nunmehr ermöglichen, die Verwendung der Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnanlagen zu überprüfen. Für die Verwaltung ergibt sich hier aber keine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes. § 7 Absatz 6 a.F. entfällt. Die Norm wurde bislang von der Bundesnetzagentur in der Praxis nicht angewendet. Die Vorschriften der §§ 2 bis 2b ermöglichen bereits umfassende Erleichterungen. Dahingehend ist mit keinen Veränderungen des Prüfaufwandes zu rechnen.
--	---

Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Eisenbahnanlagen

§§ 8, 8a, 8b, 8c, 8d, 12 Absatz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> In den Vorschriften wurde der Begriff „Betreiber von Schienenwegen“ zu „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ geändert. Da zu den Eisenbahnanlagen i. S. v. Anlage 1 neben den Schienenwegen auch andere Eisenbahnanlagen wie Personenbahnsteige oder Laderampen gehören, vergrößert sich der Anwendungsbereich der §§ 8, 8a, 8b, 8c und 8d. Inhaltlich liegen keine/nur redaktionelle Änderungen vor. Wegen der bestehenden Möglichkeit der Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorschriften ist damit zu rechnen, dass sich die Anzahl der Unternehmen, welche die Entflechtungsvorschriften der § 8, 8b, 8c und 8d einhalten müssen, nicht erhöht. Insoweit erhöht sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung nicht.					

Sinngemäße Anwendung des § 19 auf Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen; Prüfung der Nutzungsbedingungen für Personenbahnsteige und Laderampen

§ 10a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
			65.163,8			
	<u>Erläuterungen:</u> § 10a dient der Umsetzung des EuGH Urteils C-210/18 zu den Personenbahnsteigen. Aufgrund des Urteils wurde geregelt, welchen Vorschriften Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen unterfallen:					

a) § 10a Absatz 1

§ 10a Absatz 1 enthält den Grundfall der Entgeltermittlung für Betreiber von Personenbahnsteige und Laderampen. Die Entgelte sind gemäß § 31a Absatz 2 von der Regulierungsbehörde zu genehmigen.

Es ist davon auszugehen, dass ein Genehmigungsverfahren pro Jahr gem. § 10a Absatz 1 i. V. m. § 31a Absatz 2 durchgeführt wird. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand berechnet sich wie folgt:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Rechtliche Überprüfung der eingereichten Antragsunterlagen, detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte, Beschlusserstellung	9.600 (hD)
Detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte	9.600 (gD)
Administrative Unterstützung des Verfahrens	480 (mD)
Summe	19.680

$$160 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h (hD)} = 10.464,00 \text{ €}$$

$$160 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h (gD)} = 6.944,00 \text{ €}$$

$$8 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h (mD)} = 253,60 \text{ €}$$

Es ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 17.661,60 €.

b) § 10a Absatz 2

§ 10 Absatz 2 betrifft Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen, die von § 34 Absatz 3 ausgenommen oder befreit worden sind. Hier sind zusätzliche Verfahren nach Unterrichtung der Entgelte durch die Betreiber der Personenbahnsteige, die auch Personenbahnhöfe betreiben und zudem von ausgewählten Entgeltvorschriften ausgenommen sind, durchzuführen.

Es ist davon auszugehen, dass fünf zusätzliche Verfahren pro Jahr durchgeführt werden. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand berechnet sich wie folgt:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Rechtliche Überprüfung der eingereichten Antragsunterlagen, detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte, Beschlusserstellung	960 (hD)
Detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte	960 (gD)
Administrative Unterstützung des Verfahrens	120 (mD)
Summe je Verfahren	2.040

	5 Verfahren x 16 h x 65,40 €/h (hD) = 5.232,00 € 5 Verfahren x 16 h x 43,40 €/h (gD) = 3.472,00 € 5 Verfahren x 2 h x 31,70 €/h (mD) = 317,00 € Es ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 9.021,00 €. c) § 10a Absatz 3 Die Vorschrift betrifft solche Betreiber der Schienenwege, die ein großes Entgeltgenehmigungsverfahren durchlaufen und zugleich Betreiber von Personenbahnsteigen, Laderampen oder Zugangswegen für Passagiere oder Güter sind. Es wird von sechs Betreibern der Schienenwege ausgegangen, die unter die Vorschrift des § 10a Absatz 3 fallen. Bei diesen sechs jährlich ohnehin zu führenden Entgeltgenehmigungsverfahren müssen zusätzliche Kostenprüfungen durchgeführt werden. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand für die detaillierte Analyse der Kostenrechnung mit Blick auf die Allokation der Kosten aus dem Bereich des Personenbahnsteigs berechnet sich wie folgt: 6 Verfahren x 8 h x 43,40 €/h (gD) = 2.083,20 € d) § 10a Absatz 4 Absatz 4 normiert ein Wahlrecht für Betreiber der Schienenwege im Sinne von § 10a Absatz 3, die über § 2a Absatz 1 Satz 2 von der Entgeltvorschrift nach § 34 ausgenommen oder befreit sind. Der Betreiber kann wählen, ob er die Entgelte für Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen getrennt oder gemäß § 10a Absatz 3 gemeinsam ermittelt. Bei Verwendung eines Einheitspreises kommt es zu zusätzlichen Kostenprüfungen. Es ist damit zu rechnen, dass jährlich in fünf Fällen zusätzliche Kostenprüfungen erforderlich sind. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand für die detaillierte Analyse der Kostenrechnung, insbesondere im Hinblick auf die Allokation der Kosten aus dem Bereich des Personenbahnsteigs berechnet sich wie folgt: 5 Verfahren x 8 h x 43,40 €/h (gD) = 1.736,00 € e) Änderung der Nutzungsbedingungen Personenbahnsteige und Laderampen sind nunmehr Eisenbahnanlagen i. Satz d. Anlage 1. Für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen gelten sinngemäß die für Betreiber der Schienenwege geltenden Zuordnungs-, Zugangs-, Entgelt- und Verfahrensvorschriften. Gemäß § 10a Absatz 1 Satz 1 i. V. m. § 19 müssen diese Nutzungsbedingungen aufstellen, über die die Regulierungsbehörde zu unterrichten ist. Nach § 10a Absatz 5
--	--

	beschreiben Betreiber von Personenbahnsteigen die den Personenverkehr betreffenden Leistungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit in den Nutzungsbedingungen. Aufgrund des unterschiedlichen materiellen Prüfungsmaßstabs ist von einem erhöhten Erfüllungsaufwand bei der Verwaltung auszugehen. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand fällt aufgrund der Änderungserfordernisse der Nutzungsbedingungen bei voraussichtlich 106 Unternehmen an. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung berechnet sich wie folgt: 106 Fälle x 5 h x 65,40 €/h = 34.662,00 € Zusammengefasst beträgt der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand für die Verwaltung 65.163,80 €.
--	--

Festlegung einer angemessenen Antwortfrist

§ 13 Absatz 1 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> Der Wortlaut wird an die Formulierung in Artikel 13 Absatz 4 Satz 1 Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 angepasst. Die Bundesnetzagentur hat die Frist zur Bearbeitung der Anträge von Zugangsberechtigten durch eine Allgemeinverfügung festzulegen. Durch die Anpassung entsteht kein erhöhter Erfüllungsaufwand. Die Bundesnetzagentur hat die Frist bereits gem. Artikel 9 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 durch Beschluss im Verfahren BK10-19-0165_Z festgelegt.					

Erweiterung der Marktüberwachung auf die Entwicklung der Märkte für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen

§ 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
			30.660	83.250		

Erläuterungen:

Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen zu überwachen. Die erhobenen Informationen werden insbesondere bei der Durchführung von Befreiungsverfahren benötigt.

Einmaliger Aufwand für die Umsetzung der Anforderungen zur Marktüberwachung:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Entwicklung eines Konzeptes für die Überprüfung des Umfangs des Wettbewerbs auf den Märkten	30.000
Entwicklung und Weiterentwicklung von Prüfungsschritten und Fragestellungen	36.000
Durchführung interner und externer Besprechungen	3.000
Erstellung der Datenerhebungsinstrumente und Anpassung der Datenverarbeitung	21.000
Summe	90.000

Für die Umsetzung ist somit insgesamt ein Zeitaufwand von 1.500 Personenstunden anzusetzen. Das Konzept wird durch Bundesbeamte des höheren Dienstes entwickelt. Die Entwicklung der Prüfungsschritte und Fragestellungen sowie die Durchführung interner und externer Besprechungen erfolgen hälftig durch Bundesbeamte des gehobenen und des höheren Dienstes. Die Erstellung der Datenerhebungsinstrumente und Anpassung der Datenverarbeitung erfolgen durch Bundesbeamte des gehobenen Dienstes.

Es ergibt sich ein einmaliger Mehraufwand von 83.250,00 €

$825 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 675 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 83.250,00 \text{ €}$

Die Erhebung der Daten nach § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) erfolgt zum einen jährlich im Rahmen der Markterhebung der Bundesnetzagentur. Zudem erfolgt in größeren Abständen eine detaillierte Untersuchung der Märkte.

Insoweit fällt jährlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand an:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Aktualisierung des Adressatenkreises und Plausibilitätskontrolle	3.600
Datenabgleich des Adressatenkreises mit externen Quellen; ggf. Nachfrage bei Marktteilnehmern	1.200
Vorbereitung des Datenbanksystems für die Datenübernahme	1.800
Übernahme der erhaltenen Daten in das Datenbanksystem	3.000

Prüfung und Plausibilisierung der erhobenen Daten; Kommunikation mit Marktteilnehmern; Bearbeitung von Nachforderungen und Korrekturen	12.000
Dokumentation und Durchsetzung der Berichtspflichten bei Marktteilnehmern	2.400
Auswertung der Daten, Aufbereitung, Darstellung	4.800
Prüfung der Ergebnisse im Hinblick auf ein wettbewerbliches Umfeld	7.200
Summe	36.000

Für die Umsetzung ist jährlich ein Zeitaufwand von 600 Personenstunden anzusetzen. Hiervon entfallen auf den gehobenen Dienst 390 Stunden und auf den höheren Dienst 210 Stunden.

Es ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 30.660,00 €.

$210 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 390 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 30.660,00 \text{ €}$

Erweiterung der Marktüberwachung auf Pilotprojekte nach § 52a ERegG; Vorschlagskompetenz zur Anpassung des Rechtsrahmens zur Ermöglichung neuer Fahrplankonzepte; Erhebung von Auskünften						
§ 17 Absatz 2 Nummer 3, Absatz 3 Nummer 8 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
			104.520	56.600		
<u>Erläuterungen:</u> Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 3 und Absatz 3 Nummer 8 hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, Pilotprojekte nach § 52a und deren Auswirkungen zu überwachen sowie gegebenenfalls der Bundesregierung aufgrund der Erfahrungen Anpassungen des Rechtsrahmens vorzuschlagen, um neue Fahrplankonzepte dauerhaft zu ermöglichen. Um die Auswirkungen von Pilotprojekten zu erfassen, ist regelmäßig eine Untersuchung in größerer Detailtiefe unter Miteinbeziehung des Betreibers der Schienenwege sowie von Zugangsberechtigten erforderlich. Bei der darauf aufbauenden Erarbeitung eines möglichen Vorschlages zur Anpassung des Rechtsrahmens können darüber hinaus Gespräche mit Marktteilnehmern und Branchenvertretern erforderlich werden.						

Einmaliger Aufwand für die Umsetzung der Anforderungen zur Marktüberwachung:	
Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Entwicklung eines Konzeptes für die Überprüfung der Pilotprojekte und deren Auswirkungen	24.000
Entwicklung von Prüfungsschritten und Fragestellungen	21.000
Durchführung interner und externer Besprechungen	3.000
Erstellung der Datenerhebungsinstrumente, Einbringen in die Datenverarbeitung	12.000
Summe	60.000
Für die Umsetzung ist ein einmaliger Zeitaufwand von 1.000 Personenstunden anzusetzen. Das Konzept der Überwachung wird durch Bundesbeamte des höheren Dienstes entwickelt. Die Lohnkosten liegen bei 65,40 € pro Stunde. Die Erstellung der Datenerhebungsinstrumente und das Einbinden in die Datenverarbeitung erfolgen durch fachkundige Bundesbeamte des gehobenen Dienstes. Die Lohnkosten liegen bei 43,40 € pro Stunde. Die Entwicklung von Prüfungsschritten und Fragestellungen sowie die Durchführung von Besprechungen erfolgen hälftig durch Bundesbeamte des gehobenen und des höheren Dienstes. Es ergibt sich ein einmaliger Mehraufwand von $600 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 400 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 56.600,00 \text{ €}$ Aufgrund der Gültigkeit des Kapazitätsnutzungsplanes für die Dauer einer Netzfahrplanperiode erfolgt die Erhebung der Daten nach § 17 Absatz 3 Nummer 8 jährlich. Dabei kann es zu Änderungen bei den festgelegten Strecken, bei den Kapazitätsnutzungsplänen sowie bei der Fahrplanerstellung und Nutzung der Kapazitäten kommen. Es wird derzeit geschätzt, dass jährlich Daten zu etwa drei Pilotprojekten zu erheben sind. Auch die Arbeiten zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens werden jährlich angesetzt. Insoweit fällt jährlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand an:	
Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Aktualisierung der Datenerhebung bezüglich laufender Pilotprojekte, Projektbesonderheiten	10.800
Interne Besprechungen zur Datenerhebung	4.500
Prüfung und Plausibilisierung der erhobenen Daten; Kommunikation mit Marktteilnehmern; Bearbeitung von Nachforderungen und Korrekturen	10.800
Dokumentation und Durchsetzung der Berichtspflicht	3.600
Verarbeitung der erhobenen Daten	1.800

	Aufbereitung und Darstellung der Daten	9.000
	Auswertung der Ergebnisse	27.000
	Interne Besprechungen der Ergebnisse	4.500
	Arbeiten zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens	36.000
	Summe	108.000

Für die Umsetzung des Monitorings ist jährlich ein Zeitaufwand von 1.200 Personenstunden anzusetzen. Zunächst ist die Datenerhebung bezüglich der Pilotprojekte des jeweiligen Berichtsjahres unter Berücksichtigung der Projektbesonderheiten zu aktualisieren. Dies erfolgt durch Bundesbeamte des höheren Dienstes. Ebenso werden die internen Besprechungen sowie die Auswertung der Ergebnisse durch Bundesbeamte des höheren Dienstes erledigt. Die Lohnkosten liegen bei 65,40 € pro Stunde. Die Verarbeitung der erhobenen Daten sowie die Aufbereitung und Darstellung der Daten erfolgen durch Bundesbeamte des gehobenen Dienstes. Die Lohnkosten liegen bei 43,40 € pro Stunde. Die Prüfung und Plausibilisierung der erhobenen Daten, die Kommunikation mit Marktteilnehmern, die Bearbeitung von Nachforderungen und Korrekturen sowie die Dokumentation und Durchsetzung der Berichtspflicht erfolgen jeweils hälftig durch Bundesbeamte des gehobenen und des höheren Dienstes.

Hinsichtlich der Arbeiten zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens wird von einem jährlich wiederkehrenden Aufwand von 600 Stunden, hälftig verteilt auf zwei Bundesbeamte des höheren Dienstes und zwei Bundesbeamte des gehobenen Dienstes, ausgegangen.

Insgesamt ergibt sich ein jährlicher Mehraufwand von

$$1.200 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 600 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 104.520,00 \text{ €}$$

Vertiefung der Marktüberwachung im Bereich der Eisenbahnanlagen						
§ 17 Absatz 3 Nummer 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
			23.350	38.660		
<u>Erläuterungen:</u> In § 17 Absatz 3 ist geregelt, welche Auskünfte und Daten die Regulierungsbehörde insbesondere von den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen verlangen kann. § 17 Absatz 3 Nummer 3 wurde dahingehend geändert, als dass neben Auskünften und Daten zum Zustand der Schienenwege nach der jetzigen Änderung Informationen über den Zustand aller Eisenbahnanlagen angefordert werden können.						

Es ist davon auszugehen, dass zukünftig bei allen Betreibern von Eisenbahnanlagen Informationen abgefragt werden. Da bereits bisher jedenfalls bei Betreibern von Personenbahnhöfen und Güterterminals Abfragen im Rahmen der Markterhebung der Bundesnetzagentur stattfinden, ist insoweit eine Fortentwicklung der Marktüberwachung erforderlich.

Einmaliger Aufwand:

Anpassung des Fragebogens für Betreiber von Eisenbahnanlagen:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Entwicklung eines Konzeptes zur Anpassung der Marktüberwachung an die neue Gesetzeslage	18.000
Erarbeitung neuer Prüfungsschritte und Fragestellungen	9.000
Interne Abstimmungen	6.000
Anpassung der Datenerhebungsinstrumente und der Datenverarbeitung	6.000
Summe	39.000

Für die Umsetzung ist insgesamt ein Zeitaufwand von 650 Personenstunden anzusetzen. Hiervon entfallen auf den gehobenen Dienst 390 Stunden und auf den höheren Dienst 175 Stunden.

$$475 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 175 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 38.660,00 \text{ €}$$

Es ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 38.660,00 €.

Die Erhebung der Daten bei den Betreibern von Eisenbahnanlagen erfolgt jährlich.

Insoweit fällt im jeweiligen Erhebungsjahr ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand an:

Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Aktualisierung des Adressatenkreises und Plausibilitätskontrolle	2.400
Datenabgleich des Adressatenkreises mit externen Quellen; ggf. Nachfrage bei Marktteilnehmern	1.200
Vorbereitung des Datenbanksystems für die Datenübernahme	1.800
Übernahme der erhaltenen Daten in das Datenbanksystem	3.000
Prüfung und Plausibilisierung der erhobenen Daten; Kommunikation mit Marktteilnehmern; Bearbeitung von Nachforderungen und Korrekturen	15.000
Dokumentation und Durchsetzung der Berichtspflichten bei Marktteilnehmern	2.400

	Auswertung der Daten, Aufbereitung, Darstellung	4.200
	Summe	30.000
Für die Umsetzung ist jährlich ein Zeitaufwand von 500 Personenstunden anzusetzen. Hiervon entfallen auf den gehobenen Dienst 425 Stunden und auf den höheren Dienst 75 Stunden. $75 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 425 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 23.350,00 \text{ €}$ Es ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 23.350,00 €.		

Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen

§ 19 Absatz 6 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<u>Erläuterungen:</u> Es besteht ein Bedürfnis zur Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen. § 19 Absatz 6 ermöglicht ein Verfahren für eilbedürftige Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Regulierungsbehörde erhält in diesem Verfahren den Hinweis über die Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wegen Eilbedürftigkeit durch den Betreiber der Schienenwege. Die Regulierungsbehörde hat neben der Eilbedürftigkeit auch zu prüfen, ob die Änderungen oder Neufassungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. In Bezug auf § 19 Absatz 6 ist keine Änderung des Erfüllungsaufwandes zu erwarten. Hier erfolgt lediglich eine zeitliche Verschiebung der identischen Prüfungen.						

Anreizsetzung – Berücksichtigung der Betriebsleistung

§ 25 Absatz 1 Satz 4 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E

	<u>Erläuterungen:</u> Die Regulierungsbehörde setzt neben dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach der Regelungsänderung auch die mitgeteilte Betriebsleistung per Verwaltungsakt fest. Bei der Änderung der Regelung handelt es sich um eine Klarstellung. Denn die Beschlusskammer hat bereits bisher die Betriebsleistung gem. § 25 Absatz 1 Satz 4 i. V. m. § 26 Absatz 2 Satz 2 festgesetzt (vgl. etwa Beschluss BK10-17-0001_E). Eine Änderung des Erfüllungsaufwandes ergibt sich deshalb nicht.
--	---

Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen

§ 31a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 31a regelt die Ermittlung der Entgelte bei Betreibern der Personenbahnsteige und Laderampen. Diese gehören nach Änderung der Anlage 1 Nummer 2 zu den Eisenbahnanlagen. Ihre Nutzung ist deshalb gemäß § 11 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 Nummer 1 lit. c) vom Mindestzugangspaket erfasst. Das Entgelt ist in Euro je Nutzungsfall auszuweisen. Der diesbezügliche Erfüllungsaufwand wird bereits unter § 10a berücksichtigt. Somit entsteht an dieser Stelle kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.					

Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

§ 45 Absatz 1 Satz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> § 45 Absatz 1 Satz 3 enthält nun eine Regelung, durch die der Regulierungsbehörde die Möglichkeit eingeräumt wird, Entgelte im erforderlichen Umfang anzupassen und diese zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte durch Betreiber der Schienenwege den gesetzlichen Anforderungen nicht entspricht.					

	Eine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes ist nicht oder nur in geringem Umfang zu erwarten, da mit der Möglichkeit der Anpassung der Entgelte die Zurückweisung von Anträgen oder Aufforderungen zur Korrektur der Ermittlung der Entgelte entfällt.
--	---

Genehmigung von Rahmenverträgen

§ 49, ERegG	49a	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		10	7.848	31.392		

Erläuterungen:

Nach dem neuen § 49 Absatz 2 bedürfen sämtliche neu abzuschließenden und geänderte Rahmenverträge der Vorabgenehmigung der Regulierungsbehörde. Bisher bedurften der Genehmigung nur Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren, wobei sich die Genehmigung auf die Laufzeit beschränkte. Des Weiteren ist in § 49 Absatz 4 klargestellt, dass in Rahmenverträgen Regelungen zur Änderung oder Kündigung vorgesehen werden müssen. Vertragsstrafen können vereinbart werden.

Der geänderte § 49 Absatz 8 sieht eine Vereinfachung des Verfahrens vor. Wird allen Zugangsberechtigten der Zugang zum Rahmenvertrag durch Einstellung auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege ermöglicht, so ist die Internetadresse nicht mehr im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Darüber hinaus muss der Betreiber der Schienenwege aufgrund der erforderlichen Vorabgenehmigung die umfassenden Koordinierungen von Rahmenverträgen und Trassenanmeldungen aus Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht anwenden. Dies führt ebenfalls zu einer Vereinfachung des Verfahrens.

In § 49a ist das Genehmigungsverfahren für Rahmenverträge geregelt. Die Betreiber der Schienenwege beantragen die Genehmigung schriftlich oder elektronisch. Gegebenenfalls ist eine Rahmenkapazitätserklärung nach Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 und Angaben zu den in Vorbereitung des Vertragsschlusses erfolgten Prüfungen nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 beizufügen.

Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrages schriftlich oder elektronisch und weist den Antragsteller auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin. Da nunmehr alle Rahmenverträge der Genehmigungspflicht unterfallen, entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung wie folgt:

Aufgrund der gesetzlichen Änderung ist davon auszugehen, dass anfänglich etwa 60 Rahmenverträge abgeschlossen werden. Hinzu kommen pro Jahr etwa 15 neue Rahmenverträge, die unter Berücksichtigung der gesetzlichen Änderung zu prüfen und zu genehmigen sind.

Pro Fall ist von einem durchschnittlichen Prüfaufwand von acht Stunden auszugehen. Die Tätigkeit wird von einem Beamten des höheren Dienstes durchgeführt.

	60 Fälle x 8 Stunden x 65,40 €/h € = 31.392,00 €. Es entsteht ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 31.392,00 €. 15 Fälle x 8 h x 65,40 €/h = 7.848,00 € Jedes Jahr entsteht der Verwaltung ein weiterer Erfüllungsaufwand in Höhe von 7.848,00 €.
--	--

Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung

§ 52a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		3	26.165,40			
	<u>Erläuterungen:</u> Mit der Regelung in § 52a sollen neue Modelle zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplanerstellung erprobt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte durchgeführt werden können. Für diese Strecken hat der Betreiber der Schienenwege jeweils einen Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen. Er darf dabei von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichen. Diese Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen. Es wird derzeit geschätzt, dass jährlich etwa drei Kapazitätsnutzungspläne zu prüfen sind. Für die Prüfung von drei Kapazitätsnutzungsplänen im Rahmen der Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die Regulierungsbehörde entsteht ein zusätzlicher Arbeitsaufwand für Beamte des höheren Dienstes in Höhe von 201 Arbeitsstunden. Für Beamte des gehobenen Dienstes entsteht ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von 300 Arbeitsstunden. 3 Fälle x 67 h x 65,40 €/h = 13.145,40 € 3 Fälle x 100 h x 43,40 €/h = 13.020,00 € Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 26.165,40 €.					

Feststellung der Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen des Plans durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde					
§ 59 Absatz 3 und Absatz 5 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J E
	<u>Erläuterungen:</u> Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 3 Satz 1 erhöht sich die Prüffintensität der Aufsichtsbehörden durch die Feststellung, dass die gesetzlichen Voraussetzungen durch den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erfüllt werden (vgl. dazu ccc.). Die Feststellung erfolgt durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde. Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege einen nach § 59 Absatz 4 veröffentlichten Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu ändern, so sind die beabsichtigten Änderungen gem. § 59 Absatz 5 den Aufsichtsbehörden vorzulegen. § 59 Absatz 3 ist in diesem Fall entsprechend anzuwenden. Für das jeweils im Falle der Vorlage und Änderung des Plans vorgesehene Einvernehmen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde mit der Regulierungsbehörde entsteht bei der Regulierungsbehörde kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, weil bereits bisher ein diesbezüglicher Austausch stattfindet.				

Entfall der Prüfung des Marktes in Bezug auf den Zugang zu Wartungseinrichtungen und Abfassen eines Berichts über den Markt für Wartungseinrichtungen					
Wegfall Kapitel 4 (alt)		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig
		J	J	E	J E
	<u>Erläuterungen:</u> Das Kapitel 4 mit besonderen Regelungen für die Wartungseinrichtungen wird aufgehoben. Durch die Änderung entsteht keine wesentliche Änderung des Erfüllungsaufwands. Die Regulierungsbehörde hat ihren Bericht zum Markt für Wartungseinrichtungen im April 2020 vorgelegt. Der durch den Bericht entstandene einmalige Erfüllungsaufwand ist daher nicht als Entlastung abzuziehen. Die Betreiber der Wartungseinrichtungen unterliegen nunmehr der Regulierung und sind mithin u. a. verpflichtet, Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufzustellen. Ein erhöhter Erfüllungsaufwand aufgrund der Notwendigkeit der Prüfung der Nutzungsbedingungen entsteht nicht. Die Pflicht				

	zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen bestand bereits gem. Artikel 4 Absatz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Durch die Streichung der Ausnahme für Wartungseinrichtungen mit der Folge, dass für Betreiber von Wartungseinrichtungen nunmehr die Ausnahmen- und Befreiungsmöglichkeiten für Serviceeinrichtungen greifen, entsteht kein erhöhter Erfüllungsaufwand. In der Praxis haben Betreiber der Wartungseinrichtungen bereits Befreiungsanträge gestellt, die bearbeitet wurden.
--	---

Beschlusskammern						
§ 77 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		300	- 1.981			
	<u>Erläuterungen:</u> Gemäß § 77 Absatz 6 kann die Beschlusskammer auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen eine öffentlich mündliche Verhandlung durchführen. Der gesetzliche Regelfall der öffentlich mündlichen Verhandlung wird damit aufgehoben. Dies hatte in der Vergangenheit bei jährlich ca. 300 Verfahren der Beschlusskammer dazu geführt, dass jeweils eine aufwändige Vorbereitung und Abfrage durchgeführt wurde, ob auf eine mündliche Verhandlung verzichtet werden kann. Aufgrund des Wegfalls der Abfrage wird es zu einer Reduzierung des Erfüllungsaufwandes kommen, welcher sich wie folgt berechnet: 300 Verfahren x 7 Minuten = 2.100 Minuten (35 Stunden) Der vorbezeichnete Arbeitsaufwand verteilt sich auf Tätigkeiten, die durch Beamte des höheren Dienstes (60 %) und Beamte des gehobenen Dienstes (40 %) durchgeführt werden. 21 h x 65,40 €/h = 1.373,40 € 14 h x 43,40 €/h = 607,60 € Insgesamt ergibt sich eine Reduzierung des Erfüllungsaufwandes mit einem Betrag von 1.981,00 €.					

Eisenbahninfrastrukturbeirat						
§ 79 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> Gemäß § 79 Absatz 2 Satz 2 kann die Regulierungsbehörde fortan den Eisenbahninfrastrukturbeirat im schriftlichen Verfahren anhören. Dies ist allein eine organisatorische Erleichterung für die Beteiligten, die zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes führt.					

ccc. Eisenbahn-Bundesamt (Darstellung je gesetzlicher Tatbestand)

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht durch zusätzliche anfallende Personalkosten ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 23 985 Euro. Einmaliger Mehraufwand entsteht nicht.

Für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben ergibt sich ein Personalmehrbedarf des Eisenbahn-Bundesamtes von insgesamt 0,3 Stellen, die sich aus 0,1 Stellen im höheren Dienst und 0,2 Stellen im gehobenen Dienst zusammensetzen.

	<u>Jährlicher Mehraufwand in Stunden</u> (rein fachbezogen, d.h. ohne Gemeinkostenzuschlag, wie unten je Vorschrift Dargestellt)	<u>Umgerechnet in Stellen</u> (auf Basis: 1632 Arbeitsstunden eines Beamten pro Jahr)	<u>Jährlicher Mehraufwand in Euro</u> (jährlicher Personalaufwand multipliziert mit den Stundensätzen der Lohnkostentabelle wie in der 1. Spalte angegeben)
<u>Höherer Dienst</u> (65,40 Euro/h)	165	0,1	10.791
<u>Gehobener Dienst</u> (43,40 Euro/h)	304	0,2	13.193,6
<u>Summe</u>	<u>472</u>	<u>0,3</u>	<u>23.984,6</u>

Die untenstehende ausführliche Darstellung je Vorschrift ergibt den Stundenbedarf der zweiten Spalte, also den rein fachbezogenen Personalmehraufwand.

Inhaltsübersicht

§ im ERegG	Beschreibung
§ 52a	Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Modelle zur Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung
§ 59 Absatz 3 Satz 2	Realisierungsempfehlung für im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannte Maßnahmen
§ 59 Absatz 5	Vorlage eines geänderten Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
§ 59 Absatz 10	Überwachung der Verpflichtungen zur Umsetzung der im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen

Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Modelle zur Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung					
§ 52a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand
			J = jährlich		J = jährlich
			E = einmalig		E = einmalig
		J	J	E	J
		3	8.875,20		E
	<u>Erläuterungen:</u> Mit der Regelung in § 52a sollen neue Modelle zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplanerstellung erprobt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte durchgeführt werden können. Für diese Strecken hat der Betreiber der Schienenwege jeweils ein von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichenden Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen. Diese Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen. Es wird derzeit geschätzt, dass jährlich etwa drei Kapazitätsnutzungspläne zu prüfen sind. Die Prüfung der Realisierbarkeit neuer Kapazitätsnutzungspläne setzt voraus, dass die Leistungsfähigkeit der unterstellten Infrastruktur bekannt ist. Die Feststellung der Leistungsfähigkeit ist nicht identisch mit der Konstruktion von Fahrplantrassen und erfolgt im Rahmen der Planung, Planfeststellung, Finanzierung und der Bauüberwachung durch die Aufsichtsbehörde. Insbesondere bei hoch ausgelasteten Strecken ist die Feststellung der Leistungsfähigkeit erforderlich, um eine "optimale" Betriebsqualität (Fachbegriff der Eisenbahnbetriebswissenschaft; = Zielzustand) sicherstellen zu können und Mehrbedarf, der über dieses Maß hinausgeht, einem weiterführenden Verfahren zu führen zu können. Im Rahmen der Erprobungsphase sind Kapazitätsnutzungspläne nur auf besonderen Schienenwegen vorgesehen, dafür wird der Erfüllungsaufwand geringer geschätzt. Für die Prüfung von drei Kapazitätsnutzungsplänen im Rahmen der Leistungsfähigkeitsprüfung durch die Aufsichtsbehörde entsteht ein zusätzlicher Arbeitsaufwand für Beamte des höheren Dienstes in Höhe von				

	ca. 72 Arbeitsstunden. Für Beamte des gehobenen Dienstes entsteht ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von ca. 96 Arbeitsstunden. 3 Fälle x 24 h x 65,40 €/h = 4.708,80 € 3 Fälle x 32 h x 43,40 €/h = 4.166,40 € Insgesamt entsteht der Aufsichtsbehörde jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.875,20 €.
--	--

Realisierungsempfehlung für im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannte Maßnahmen

§ 59 Absatz 3 Satz 2 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		4	8.000,00			

Erläuterungen:

Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 3 werden die im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit geprüft, bewertet und von der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Finanzierung empfohlen.

Diese Regelung dient insbesondere dazu, die neu geschaffene Finanzierung von "kleinen und mittleren Maßnahmen" vorzubereiten. Die letztendliche Finanzierungsentscheidung obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Es wird von 4 Maßnahmen (bzw. Maßnahmenpaketen) jährlich ausgegangen. Für die Prüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen, die Vorabstimmung zur Finanzierung und die Empfehlung zur Finanzierung wird ein Arbeitsaufwand in Höhe von 40 Arbeitsstunden geschätzt, der sich auf Beamte des höheren Dienstes (30 %) und Beamte des gehobenen Dienstes (70 %) aufteilt:

4 Fälle x 12 h x 65,40 €/h = 3.139,20 €

4 Fälle x 28 h x 43,40 €/h = 4.860,80 €

Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.000,00 €.

Vorlage eines geänderten Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität						
§ 59 Absatz 5 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<u>Erläuterungen:</u> Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 5 wird klargestellt, dass ein einmal erstellter Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität abgeändert werden kann. Bislang fehlte eine Regelung dazu, unter welchen Voraussetzungen ein einmal erstellter Plan geändert werden kann. Mit einer Erhöhung des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung ist nicht zu rechnen.					

Überwachung der Verpflichtungen zur Umsetzung der im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen						
§ 59 Absatz 10 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		4	7.305,60			
<u>Erläuterungen:</u> Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 10 werden die Aufgaben der Aufsichtsbehörde zur Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen aus dem § 59 erweitert. Aus der Überwachung der neu geregelten Umsetzungsverpflichtung der im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen nach Absatz 7 entsteht ein Mehraufwand. Wie bei § 59 Absatz 3 wird von 4 Maßnahmen (bzw. Maßnahmenpaketen) jährlich ausgegangen. Die Überwachung der Umsetzungsverpflichtung für im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannte Maßnahmen schließt die Anforderung, Prüfung und Festschreibung eines Zeitplans zur Umsetzung und ein Monitoringverfahren ein. Hierfür wird ein Arbeitsaufwand in Höhe von 36 Arbeitsstunden geschätzt, der sich auf Beamte des höheren Dienstes (1/3) und Beamte des gehobenen Dienstes (2/3) aufteilt: 4 Fälle x 12 h x 65,40 €/h = 3.139,20 € 4 Fälle x 24 h x 43,40 €/h = 4.166,40 € Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 7.305.60 €.						

cc. Länder und Kommunen

Bei den Ländern entsteht voraussichtlich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Die Eisenbahnaufsicht für nicht-bundeseigene Eisenbahnen obliegt den Ländern. Durch die Änderung des § 59 ERegG könnte den Ländern ein Mehraufwand entstehen. Allerdings ist der Umfang des zusätzlichen Erfüllungsaufwands nicht abschätzbar, da keine Informationen dazu vorliegen, ob überlastete Schienenwege im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen als wahrscheinlich betrachtet werden.

Durch die Streichung des § 12 Absatz 4 Nummer 1 AEG entfällt für die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder die Pflicht zur Erteilung von Zwischenbescheiden im Rahmen der Tarifgenehmigung. Dadurch werden die Länder entlastet.

Bei den Kommunen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

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

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz unterstützt durch die Stärkung des Schienenverkehrs die Mobilität von Gütern und Fahrgästen, was positive Auswirkungen für den Verbraucher hat.

Hierdurch ergeben sich indirekt auch positive Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland: Der Gesetzentwurf gilt gleichermaßen für alle Teile Deutschlands. Eine verbesserte Mobilität für Fahrgäste kann sich insbesondere aus einem verbesserten Schienenverkehrsangebot auf Basis einer optimierten Kapazitätsnutzung der Schieneninfrastruktur ergeben: Der Gesetzentwurf enthält eine Erprobungsklausel u.a. für den Deutschlandtakt, die auf noch festzulegenden Strecken Möglichkeiten für neue Kapazitätsmodelle und die Stärkung vertakteter Verkehre bietet.

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

VII. Befristung; Evaluierung

Es werden keine neuen Regelungen eingeführt, sondern bestehende Regelungen weiterentwickelt. Des Weiteren werden durch die Regelungen des ERegG europäische Rechtsakte in nationales Recht umgesetzt. Da die Umsetzung von EU-Recht dauerhaft zu gewährleisten ist, kommt eine Befristung der Regelungen nicht in Betracht und ist nicht sachgerecht.

Eine Evaluierung ist nach dem Arbeitsprogramm Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau für wesentliche Regelungsvorhaben vorgesehen. Wesentlichkeit eines Regelungsvorhabens im Sinne des Arbeitsprogramms bessere Rechtsetzung bemisst sich grundsätzlich nach der Höhe des zu erwartenden jährlichen Erfüllungsaufwands. Denn eine Evaluierung soll auch einen Beitrag dazu leisten, den Erfüllungsaufwand dauerhaft niedrig zu halten. Als wesentlich gelten danach Regelungsentwürfe, bei denen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von mindestens Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft oder für die Verwaltung in Höhe von 1 Million Euro entsteht. Das Gesetz liegt deutlich unter diesen Schwellenwerten.

Auch aus weiteren Gründen ist eine isolierte Evaluierung des Gesetzes nicht sachgerecht, da es sich nicht um neue Regelungen handelt, sondern um eine Weiterentwicklung bestehender Regelungen.

Bei der einzigen inhaltlich neuen Regelung, der Erprobungsklausel in § 52 a ERegG, ist eine Evaluierung bereits durch die Änderung des § 17 ERegG in die gesetzlichen Regelungen selbst inhaltlich integriert. Denn bei der Erprobungsklausel geht es um Erfahrungen, die im Hinblick auf künftige Rechtsänderungen gesammelt werden sollen. Auf Basis der gesammelten Erfahrungen soll die Bundesnetzagentur hier Vorschläge für eine dauerhafte Rechtsänderung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermitteln.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Redaktionelle Anpassungen des Inhaltsverzeichnisses.

Zu Nummer 2 (§§ 8a, 8b, 8c, 8d, 11, 14 und Anlage 7)

Folgeänderung. Die Anpassung der Begriffe dient der richtlinienkonformen Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU und folgt aus der Änderung der Anlagen 1 und 2. Die genannten Vorschriften gelten für alle Eisenbahnanlagen, daher werden sämtliche Begriffe, die sich nach ihrem Wortsinn nur auf Schienenwege beziehen, durch allgemeine Begriffe ersetzt.

Obwohl die Überschrift der Anlage 1 bereits bisher „Eisenbahnanlagen“ lautete, wurde der Betreiber der in Anlage 1 aufgelisteten Eisenbahnanlagen im bisherigen § 2 Absatz 7 AEG als „Betreiber der Schienenwege“ bezeichnet. Dies war bisher möglich, da der nicht definierte Betreiber der Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 und der Betreiber der Schienenwege deckungsgleich waren. Diese Bezeichnung war in der bisherigen Systematik auch sinnvoll. Ausgangspunkt der Anlage 1 ist der Schienenweg, der in der Anlage 1 als „Haupt- und Nebengleis“ bezeichnet wird. Nach der Systematik der Anlage 1 ist der Schienenweg die Eisenbahnanlage. Die in der Aufzählung aufgeführten Bestandteile gehören dann zu der Eisenbahnanlage, sofern sie zum Schienenweg gehören. Es ist also ein enger, räumlicher Bezug zum Schienenweg notwendig. Nur durch diesen Bezug wird ein in der Aufzählung enthaltener Gegenstand Teil der Eisenbahnanlagen.

Der Begriff der Eisenbahnanlagen ist maßgeblich für den Leistungsumfang des Mindestzugangspakets. Gemäß Anlage 2 Nummer 1 Buchstabe c umfasst das Mindestzugangspaket die Nutzung aller Eisenbahnanlagen aus Anlage 1. Das Entgelt für das Mindestzugangspaket wird üblicherweise mit dem Begriff „Trassenpreise“ bezeichnet.

Hier zeigt sich, dass die derzeitige, historisch gewachsene Situation nicht mit der Grundannahme der Richtlinie übereinstimmt, nach der alle Anlage 1 genannten Bestandteile von demjenigen betrieben werden, der den Schienenweg betreibt, zu dem diese Anlagen gehören.

In diesem Zusammenhang erschien es sinnvoll, den Betreiber der Eisenbahnanlagen nun ausdrücklich als Oberbegriff für die in Anlage 1 aufgeführten Eisenbahnanlagen zu definieren. Um den Situation in Deutschland Rechnung zu tragen, die auch bisher in der Anlage 2 Nummer 2 abgebildet war, wurden die neuen Betreiberkategorien „Betreiber der Personenbahnsteige“ und „Betreiber der Laderampen“ eingeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Leistungen des Mindestzugangspakets auch von mehreren Betreibern erbracht werden können. Der häufigen Fälle, dass der Schienenweg einen in der Anlage aufgeführten Bestandteil umfasst, dieser Bestandteil aber nicht vom Betreiber des Schienenweges betrieben wird, sind dadurch abgedeckt.

Zusätzlich ist es sinnvoll sämtliche Begriffe, die sich nach ihrem Wortsinn nur auf den Schienenweg beziehen allgemeiner zu formulieren, um deutlich zu machen, dass diese auch für die neu geschaffenen Betreiberkategorien gelten. So können für die zukünftig vom Mindestzugangspaket umfassten Personenbahnsteige „Entgelte“ verlangt werden und nicht die begrifflich unpassend erscheinenden „Wegeentgelte“.

Sämtliche Vorschriften, die für alle Eisenbahnanlagen gelten, wurden daher begrifflich angepasst. Der Begriff „Betreiber der Schienenwege“ wird in diesen Vorschriften durch den neuen Oberbegriff „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ ersetzt, vgl. dazu auch Nummer 2 Buchstabe b zu § 2 Absatz 7 AEG. Gleiches gilt für weitere Begriffe, die sich begrifflich nur auf Schienenwege beziehen, wie „Schienenwegkapazität“, „Zugtrasse“, „Schienennetz“ und „Wegentgelte“. In Vorschriften, die für alle Eisenbahnanlagen gelten, werden diese durch die allgemeinen Begriffe „Kapazität“, „Netz“ und „Entgelte“ ersetzt.

Durch die Ersetzung des Begriffs „Betreiber der Schienenweg“ durch den Begriff „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ in der Anlage 7 sind nun sämtliche Eisenbahnanlagen von der Anlage umfasst. Da Personenbahnsteige Eisenbahnanlagen sind bedeutet dies, dass es keiner gesonderten Regelungen für leistungsabhängige Entgeltregelungen beim Betrieb von Personenbahnsteigen bedurfte. Als Eisenbahnanlagen sind die Personenbahnsteige begrifflich von der Vorschrift umfasst, und das sowohl in den Fällen in denen die Personenbahnsteige gemeinsam

mit dem Schienenweg, als auch in den Fällen in denen sie abgetrennt von den Schienenwegen betrieben werden. In beiden Fällen handelt es sich um einen „Netzbetrieb“ im Sinne von § 39 Absatz 2 in Verbindung mit § 2 Absatz 20 AEG. Neben den im Regelbeispiel genannten Verspätungen können auch sonstige Eckwerte (wie etwa Ausfallzeiten bei Aufzügen und Rolltreppen) Gegenstand einer Vereinbarung sein.

Zu Nummer 3 (§ 1)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Die Ergänzung des Anwendungsbereichs durch „Werksbahnen“ dient der Klarstellung. Werksbahnen sind als private Gleisanschlüsse nicht vom Regelungsbereich des ERegG umfasst, da sie weder Eisenbahnanlagen noch Serviceeinrichtungen sind. Werksbahnen werden aber durch § 15 erfasst, so dass der Anwendungsbereich des Gesetzes zu ergänzen war.

Auch wenn die Schienenwege der Werksbahn nicht in den Anwendungsbereich des ERegG fallen, sind Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 2 Nummer 2, die nur über die Werksbahn zu erreichen sind, vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2012/34/EU umfasst und unterliegen daher auch grundsätzlich der Regulierung des ERegG. Der Erwägungsgrund 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 stellt klar, dass die Zufahrt zu einer Serviceeinrichtung auch über private Gleisanschlüsse führen kann.

Zusätzlich wurde die erstmalige Verwendung der Begriffe „Betreiber von Eisenbahnanlagen“ und „Betreiber von Serviceeinrichtungen“ genutzt, um auf die zugehörigen Anlagen zu verweisen. Die erweiterte Aufzählung dient der Übersichtlichkeit.

Zu Buchstabe b (Absatz 4a – neu -)

Der neue Absatz 4a enthält die Definition des Betriebs von Eisenbahnanlagen, die bisher in § 2 Absatz 7b AEG geregelt war. Die Definition wird ins ERegG überführt, da der Betriebsbegriff im AEG inhaltlich weiter gefasst ist und insbesondere Sicherheitsaspekte umfasst, vgl. dazu § 4 Absatz 4 und § 11 AEG. Durch die Überführung in das ERegG wird nun deutlich, dass es sich um eine Definition handelt, die sich ausschließlich auf regulierungsrechtliche Sachverhalte bezieht.

Die Änderungen sind Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe c (Absatz 4b -neu-)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Die Definition der wesentlichen Funktionen ist ein Unterfall des Betriebs der Eisenbahnanlagen. Um die systematische Struktur einzuhalten wird der bisherige Absatz 4a der neue Absatz 4b.

Zu Buchstabe d (Absatz 5 und 5 a - neu -)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu auch die Begründung zu Nummer 2.

Personenbahnsteige und Laderampen sind nach der Änderung der Anlage 1 Bestandteile der Eisenbahnanlagen und nicht mehr zu den in Anlage 2 geregelten Serviceeinrichtungen. Allerdings werden sie in Deutschland häufig nicht vom Betreiber der Schienenwege, dem Hauptanwendungsfall eines Betreibers von Eisenbahnanlagen, sondern von einem davon unabhängigen Betreiber der Serviceeinrichtung betrieben. Um weiterhin unterschiedliche Betreiber zu ermöglichen und eine Neuordnung von Personenbahnsteigen und Laderampen innerhalb eines Unternehmens oder eine Eigentumsübertragung von Grundstücksteilen der Serviceeinrichtung an den Betreiber der angrenzenden Schienenwege zu vermeiden, werden die beiden Unterfälle „Betreiber von Personenbahnsteigen“ und „Betreiber von Laderampen“ zum neu in § 2 Absatz 7 AEG aufgenommen Oberbegriff des Betreibers von Eisenbahnanlagen zusammengefasst und in den Absätzen 5 und 5a definiert. Dies ermöglicht zusätzlich eine unterschiedliche Behandlung der Funktionsträger, angepasst an den jeweiligen Aufgabenbereich.

Das Unternehmen, das bisher Bahnhof und Bahnsteige gemeinsam nach den Vorschriften für den Betreiber einer Serviceeinrichtung betrieben hat, ist weiterhin Betreiber der Serviceeinrichtung „Personenbahnhof“ und nun gleichzeitig für die Personenbahnsteige als Betreiber der Personenbahnsteige auch ein Betreiber von Eisenbahnanlagen. Die Unterscheidung ist notwendig, damit die unterschiedlichen Entgelt- und Zugangsregelungen für Serviceeinrichtungen und Eisenbahnanlagen angewendet werden können und gleichzeitig das bisherige System so weit wie möglich aufrechterhalten wird. Durch die Regelung in den Absätzen 5 und 5a und nicht im AEG wird

zudem deutlich, dass es sich um Definitionen handelt, die ausschließlich auf regulierungsrechtliche Sachverhalte wie Zugang und Entgelte angewendet werden.

Für eisenbahnbetriebliche Sachverhalte gelten die bisherigen Begriffe und Maßstäbe fort. Betreiber eines Bahnsteigs im aufsichtsrechtlichen Sinne ist auch weiterhin derjenige, der im gefahrenabwehrrechtlichen Sinn für die Gefahren verantwortlich ist, die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehen.

Der Betrieb der Personenbahnsteige und der Betrieb der Laderampen umfassen auch den Betrieb der zu den Eisenbahnanlagen gemäß Anlage 1 Nummer 6 gehörenden Zugangswege.

Der bisher in § 1 Absatz 5 definierte Begriff der „Eisenbahnanlage“ wird in § 2 AEG überführt, vgl. dazu die Begründung zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a zu Absatz 6a - neu – AEG.

Zu Buchstabe e (Absatz 10)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe f (Absatz 12)

Die Änderung dient der sprachlichen Richtigstellung.

Zu Buchstabe g (Absatz 15)

Folgeänderung aufgrund der Änderungen des § 13, vgl. dazu Nummer 13 Buchstabe c) und d) zu § 13 Absätze 2 bis 6. Das Koordinierungsverfahren für Serviceeinrichtungen ist jetzt abschließend in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 geregelt. Die Vorschriften zur Koordinierung im ERegG beziehen sich nur noch auf Eisenbahnanlagen, daher wird die Definition entsprechend angepasst.

Zu Buchstabe h (Absatz 18)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe i (Absatz 19)

Am in Deutschland eingeführten Begriff der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen wird festgehalten. Inhaltlich ist der Begriff nun aber im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 zu verstehen. Die Definition stellt den Bezug zwischen den Begriffen her. Die Durchführungsverordnung regelt die Mindestinhalte der Nutzungsbedingungen und die wesentlichen Pflichten, wie die Aufstellung und Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen. Das ERegG enthält nur noch ergänzende Vorschriften, vgl. Nummer 13 Buchstabe d zu § 13 Absatz 2 bis 7.

Zu Buchstabe j (Absätze 24 a und 24b - neu -)

Folgeänderung. Die Definition wird wegen der Änderung des § 2 und der Einführung des § 2a benötigt und ist auf diese Anwendungsfälle beschränkt. Diese sehen nun gesetzliche Ausnahmen anstelle von den bisher durch die Bundesnetzagentur zu gewährenden Befreiungen für Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze vor. Daher musste eine Regelung geschaffen werden, nach der die Betreiber selbst ermitteln können, ob sie von den Ausnahme von den Entflechtungsvorgaben, Entgelt- und Zuweisungsvorschriften umfasst sind, um daraus abzuleiten welche Vorschriften sie nicht anwenden müssen. Bei der Definition der Netze wurde an die bisherige Praxis der Bundesnetzagentur bei der Gewährung von Befreiungen angeknüpft. Ein Betreiber der Schienenwege kann mehrere räumlich getrennte örtliche und regionale Schienennetze betreiben.

Zu Buchstabe k (Absatz 25)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe l (Absätze 26 bis 30 - neu -)

Zu Absatz 26:

Mit Urteil vom 10.07.2019, Az. C-210/18, hat der EuGH festgestellt, dass Personenbahnsteige als Eisenbahninfrastruktur gemäß Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU Teil des Mindestzugangspaketes sind. Allerdings lassen sowohl die Richtlinie 2012/34/EU als auch das Urteil offen, was genau ein Personenbahnsteig ist. Hier besteht ein Auslegungs- und Gestaltungsspielraum für den Gesetzgeber.

Der Bahnsteig dient dazu, den Fahrgästen den sicheren Zugang zum System Eisenbahn zu ermöglichen. Die Ausstattung an und auf den Bahnsteigen dient grundsätzlich nur diesem Ziel. Eine weitere Unterscheidung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Bestandteilen der Eisenbahnanlage Personenbahnsteig ist für die regulierungsrechtliche Betrachtung nicht sinnvoll und auch nicht geboten. Ein Vergleich mit anderen in der Anlage 1 Nummer 2 genannten Eisenbahnanlagen zeigt, dass die Eisenbahnanlagen sehr weit verstanden werden. Gleichrangig mit den Personenbahnsteigen werden dort der Bahnkörper, Seitenstreifen sowie Hecken und Zäune aufgeführt. Außerdem ist es schon praktisch nicht möglich, den Zugang zu einzelnen auf dem Bahnsteig vorhandenen Bestandteilen wie z. B. Sitzbänken zu beschränken. Das Mindestzugangspaket umfasst neben dem Nutzungsrecht an der zugewiesenen Trasse gemäß Anlage 2 Nummer 1 c) auch die Nutzung der Eisenbahnanlagen. Durch den weiten Begriff des Personenbahnsteigs wird eindeutig geregelt, dass das Mindestzugangspaket die Nutzung des Personenbahnsteigs einschließlich aller auf dem Personenbahnsteig vorhandenen Einrichtungen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fahrgäste umfasst und diese über das Entgelt für das Mindestzugangspaket abgegolten wird.

Durch die Änderung der Anlage 1 Nummer 2 wird nun geregelt, dass Personenbahnsteige und Laderampen auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals – also in den Fällen, in denen sie der Verkehrsanschauung und der bisherigen Rechtslage der Serviceeinrichtung zuordnen würde – zum Schienenweg als Eisenbahnanlage gehören. Der Schienenweg führt – insoweit ist die Rechtslage unverändert – durch die Serviceeinrichtung Personenbahnhof hindurch und wird vom Betreiber der Schienenwege betrieben.

Eine zu der Neuordnung der Personenbahnsteige vergleichbare Situation bestand bisher schon bei den Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen in Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen (Anlage 1 Nummer 6 a.F.). Diese gehörten bereits bisher als Eisenbahnanlagen zum Schienenweg und nicht zur Serviceeinrichtung „Bahnhof“ oder „Rangierbahnhof“. Dies ergibt sich unmittelbar aus Anlage 1 ERegG beziehungsweise Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU.

Zu Absatz 27:

Die Richtlinie 2012/34/EU lässt offen, was eine Laderampe ist. Die Definition stellt klar, dass es sich um ortsfeste Anlagen handelt, die das Niveau zwischen Straße und Schiene angleichen, so dass Güter stufenlos verladen werden können. Anlage 1 stellt klar, dass auch in Güterterminals, d. h. in Serviceeinrichtungen gelegene Laderampen vom Mindestzugangspaket umfasst sein können. Dies gilt aber nur für den Fall, in dem die Laderampen, vergleichbar einem Personenbahnsteig, unmittelbar am dem Gleis gelegen sind, auf das sich das Nutzungsrecht an der vom Betreiber der Schienenwege zugewiesenen Zugtrasse gemäß Anlage 2 Nummer 1 Buchstabe c erstreckt. Sämtliche Eisenbahnanlagen der Anlage 1 stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Schienenweg, vgl. dazu die Begründung zu Absatz 26 und zu den Nummern 2 und 52. Nur wenn die Laderampe direkt am Schienenweg liegt auf dem eine Trasse beantragt wurde, könnte bei einem einheitlichen Betreiber der Eisenbahnanlagen die Entscheidung über die Nutzung der Laderampe gemeinsam mit der Entscheidung über die Trasse erfolgen, wie es das Konzept des Mindestzugangspakets voraussetzt. Laderampen in Serviceeinrichtungen sind keine Eisenbahnanlagen sondern Teil der Serviceeinrichtung. Sie fallen nicht unter Anlage 1, wenn zusätzlich zur Zuweisung einer Trasse über das Mindestzugangspaket zum Erreichen der Serviceeinrichtung eine davon unabhängige Entscheidung des Betreibers der Serviceeinrichtung über den Schienenzugang zu der Serviceeinrichtung erforderlich ist, damit die Laderampe erreicht werden kann, vgl. dazu Artikel 13 Absatz 2 Richtlinie 2012/34/EU und § 10 Absatz 3. Solche Laderampen sind Teil einer Serviceeinrichtung und nicht Teil einer Eisenbahnanlage, da sich beide Kategorien grundsätzlich ausschließen. Diese Unterscheidung wird auch in § 2 Absatz 7a AEG deutlich, wenn klargestellt wird, dass der Betreiber der Schienenwege nicht die Schienenwege in Serviceeinrichtungen betreibt.

Ebenfalls nicht anwendbar ist das ERegG auf Laderampen, die über einen privaten Gleisanschluss zu erreichen sind. Die Gleise eines privaten Gleisanschlusses sind nach der Anlage 1 keine Eisenbahnanlagen. Daher sind auch die Laderampen, die an einem solchen privaten Gleisanschluss liegen keine Eisenbahnanlagen. Weder Gleisanschluss noch Laderampe unterfallen in diesem Fall der Regulierung des ERegG.

Zu Absatz 28

In § 52a wurde eine Erprobungsklausel aufgenommen, die es den Betreibern der Schienenwege ermöglicht, neue Konzepte für die Kapazitätszuweisung im Rahmen von Pilotprojekten in der Praxis auszuprobieren. Ein bedeutendes Anwendungsbeispiel ist dabei die etappenweise Einführung des Deutschlandtaktes. Die Bezugnahme auf

das Merkmal des integralen Taktfahrplans verdeutlicht, dass das ERegG in Bezug auf den Deutschlandtakt ausschließlich die Kapazitätszuweisung und Fahrplanerstellung regelt und keine anderen Aspekte des Deutschlandtakts, wie ein Angebotskonzept oder den Infrastrukturausbau, behandelt.

Zu Absatz 29:

In Absatz 29 wird mit „integraler Taktfahrplan“ ein in der Definition des Deutschlandtakts in Absatz 28 verwendeter Begriff definiert. Dies ist aus Gründen der Rechtsklarheit notwendig, da der Begriff „integraler Taktfahrplan“ in der Verkehrswissenschaft in unterschiedlichen Ausprägungen verwendet wird und bislang keine gesetzliche Definition besteht, auf die Bezug genommen werden kann.

Zu Absatz 30:

Der Begriff des Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs wurde bisher bereits in § 49 verwendet. Durch die Änderung des § 37 sind weitere Anwendungsfälle hinzugekommen. Durch den Verweis auf das Regioalisierungsgesetz wird eindeutig festgelegt, von diesem Begriff umfasst ist.

Zu Nummer 4 (§2)

Die Vorschriften zu den Ausnahmen und Befreiungen von den Vorschriften des ERegG in § 2 wird grundlegend überarbeitet und vereinfacht. Diese Überarbeitung trägt insbesondere dem Umstand Rechnung, dass die weitaus meisten Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur eine eingeschränkte Marktbedeutung haben und deshalb eine Vollregulierung nicht erforderlich ist. Da das ERegG und die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 sehr eng ineinandergreifen, wurden die Kriterien für Befreiungen der Betreiber von Serviceeinrichtungen von Regelungen des ERegG weitestgehend an die Ausnahmekriterien der Durchführungsverordnung angepasst. Dadurch werden die Befreiungen und Ausnahmen nach einheitlichen Maßstäben gewährt, was die Prüfung für die Bundesnetzagentur und die betroffenen Unternehmen vereinfacht und übersichtlicher werden lässt. Zusätzlich werden die Vorschriften thematisch neu in den § 2 und den neuen §§ 2a, 2b und 2c zusammengestellt. Vorschriften, in denen bisher Regelungen zu verschiedenen Sachverhalten in einem Gliederungspunkt zusammengefasst waren, werden aufgeteilt, um die Regelung insgesamt übersichtlicher zu gestalten.

Zu Buchstabe a (Überschrift)

In § 2 verbleiben die Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben. Die Überschrift wird entsprechend angepasst.

Zu Buchstabe b (Absatz 1)

Absatz 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 1 und enthält lediglich sprachliche Anpassungen.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Von den bisher in Absatz 3 Nummer 1 bis 3 enthaltenen Ausnahmen, die sich sowohl auf die Entflechtungsvorschriften als auch auf die Entgelt- und Zuweisungsvorschriften bezogen, verbleibt im neuen Absatz 3 nur die Ausnahme von den Entflechtungsvorschriften für Betreiber der Schienenwege. Die bisherigen Regelungsinhalte zu den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften finden sich in § 2a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und § 2b Absatz 1, vgl. die jeweiligen Begründungen. Zu den bisher vom Wortlaut aber nicht vom Anwendungsbereich umfassten Betreibern von Serviceeinrichtungen s. u. zu Absatz 3 Nummer 5.

S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind von der Ausnahme des Absatz 3 Nummer 2 nicht erfasst. Allerdings war der bisherige Wortlaut unklar. Der Satzteil „die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind“ der bisherigen Version sagt aus, welche Betreiber der Schienenwege sich nicht auf die Ausnahme des Absatz 3 Nummer 2 berufen können. Dies sind zum einen „nicht regelspurige Eisenbahnen“ und zum anderen „S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen“; das Wort „keine“ bezieht sich auf beide Alternativen. Durch die Änderung wird die Regelung verständlicher, da dargestellt wird, wer sich auf die Ausnahme berufen kann, und nicht, wer sich nicht darauf berufen kann.

Mit dem neuen Absatz 3 Nummer 5 wird die gesetzliche Ausnahme von den Entflechtungsvorschriften auch für Betreiber von Serviceeinrichtungen eingeführt. Betreiber von Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen fielen zwar unter die bisherige Formulierung „Eisenbahn“ in Absatz 3 Nummer 1, allerdings erstreckte sich die Befreiung nicht auf die Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Serviceeinrichtungen, da diese in § 12 geregelt ist.

Zu Buchstabe d (Absatz 5 - neu -)

Absatz 5 erweitert die Ausnahmegvorschrift des Absatzes 3 auf die Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen. Diese sollen nach den gleichen Möglichkeiten von den Regelungen des ERegG ausgenommen werden wie die Betreiber der Schienenwege. Voraussetzung der Neuregelung ist, dass die Personenbahnsteige und Laderampen an Schienenwegen liegen, deren Betreiber nach Absatz 3 befreit sind.

Zu Buchstabe e (Absatz 6 bis 9)

Die Regelungsinhalte werden zukünftig in den §§ 2a und 2b geregelt.

Zu Buchstabe f, Buchstabe g und Buchstabe h (Absatz 6 bis 8 - neu -)

Die Absätze 6 bis 8 entsprechen den bisherigen Absätzen 10 bis 12. In Absatz 7 wurde zusätzlich ein Verweisungsfehler korrigiert. Die Änderungen in Absatz 8 sind lediglich redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 5 (§§ 2a bis 2c - neu -)**Zu § 2a**

Im neuen § 2a werden die Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Betreiber der Schienenwege und anderer Betreiber von Eisenbahnanlagen geregelt.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 enthalten die bisher in § 2 Absatz 3 Nummer 1 und 2 geregelten Sachverhalte. Die Vorschriften, von denen befreit werden kann, wurden geprüft und europarechtskonform teilweise ausgeweitet. Die Formulierungen wurden entsprechend der Änderung im neuen § 2 Absatz 3 Nummern 1 und 2 angepasst.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 enthält eine neue Ausnahme von den Vorgaben der Anreizregulierung für Betreiber kleinerer Schienennetze. Dadurch wird eine Regelungslücke geschlossen. Bereits unter dem geltenden ERegG ist der Großteil der Betreiber der Schienenwege nach § 2 Absatz 3 Nummer 2 von der Anwendung der §§ 24 bis 30 ausgenommen, da sie entweder regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste oder regionale Schienennetze, die ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste und nur von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden, betreiben. Die danach verbleibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die weiterhin der Anreizsetzung gemäß der §§ 24 bis 30 unterfallen, unterscheiden sich in Größe und Wettbewerbsbedeutung indes regelmäßig nicht von den ausgenommenen Unternehmen. Dadurch, dass durch den neuen Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 die Anwendung der §§ 24 bis 30 für Betreiber der Schienenwege mit einem Schienennetz von höchstens 1000 Kilometern Länge ausgeschlossen wird, wird im Sinne einer Gleichbehandlung vergleichbarer Unternehmen sichergestellt, dass die Anreizsetzung nur bei ausreichend leistungsfähigen Unternehmen Wirkung entfaltet.

Absatz 2 entspricht dem Gedanken des bisherigen § 2 Absatz 6a. Die Formulierung wurde an die Ausnahmeregelung in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 angelehnt, um eine einheitliche, auf denselben Kriterien beruhende Entscheidung über die Befreiung Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen zu ermöglichen. Die bisherige Formulierung, die für die Schienenwege auf den Betriebszweck der musealen Nutzung abgestellt hat, wird vollständig von der neuen Formulierung „Betreiber kulturhistorischer Eisenbahnen“, die aus dem EU-Recht übernommen wurde, umfasst. Eine Änderung des Regelungsumfangs erfolgt dadurch nicht.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 2 Absatz 8.

Absatz 4 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 2 Absatz 9. Die Umformulierung des Absatzes 5 Satz 1 ist eine Folgeänderung der Änderungen der Anlagen 1 und 2 und des § 37. § 37 gilt zukünftig anstelle der bisher genannten Betreiber der Schienenwege für die Betreiber von Eisenbahnanlagen. Daher ist auch die korrespondierende Ausnahmegvorschrift entsprechend anzupassen.

Absatz 5 entspricht der Regelung im neuen § 2 Absatz 5 und erklärt die Anwendungen des § 2 Absätze 6 bis 8 für die in Absatz 1 genannten Ausnahmen für anwendbar.

Zu § 2b

Im neuen § 2b werden die Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Betreiber von Serviceeinrichtungen geregelt.

Absatz 1 enthält einen bisher in § 2 Absatz 3 Nummer 1 geregelten Sachverhalt. Die Formulierungen wurden wie im neuen § 2 Absatz 3 Nummer 5 gewählt.

Absatz 2 Satz 1 greift in seinen Nummern 1 bis 3 die Gedanken des bisherigen § 2 Absatz 5 auf, wobei allerdings die Befreiungen nun nach denselben Voraussetzungen erfolgen wie in Artikel 2 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. So kann eine einheitliche Entscheidung über Befreiungen von Betreibern von Serviceeinrichtungen getroffen werden. In beiden Regelungen ist nun die fehlende strategische Bedeutung der Serviceeinrichtung oder Leistung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes, die Leistungserbringung in einem wettbewerbsorientierten Umfeld oder eine Beeinträchtigung des Marktes Voraussetzung der Befreiung. Die Anpassung des Umfangs der Befreiung musste erfolgen, da eine vollständige Befreiung von den Vorschriften zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen – abgesehen von Ausnahmen bei kulturhistorischen Eisenbahnen – nicht mehr möglich ist. Gemäß Artikel 2 Absatz 1 sind Ausnahmen von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a bis d und m und Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 nicht möglich. Vielmehr müssen stets Nutzungsbedingungen aufgestellt und veröffentlicht werden, welche allerdings nur ausgewählte, grundlegende Informationen zur Serviceeinrichtung und zum Entgelt erhalten müssen. Der Verweis in Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung auf Absatz 5 ist ein Redaktionsversehen in der deutschen Fassung, richtigerweise müsste auf Artikel 5 (Veröffentlichung) verwiesen werden. Durch den einheitlichen Maßstab bietet die Regelung weiterhin eine umfassende Befreiung und deutliche Erleichterung für die Betreiber einer Serviceeinrichtung von den regulierungsrechtlichen Vorgaben. So erfolgt die Befreiung von dem bisher in § 13 und jetzt in der Durchführungsverordnung geregelten Koordinierungsverfahren nun über Artikel 2 Absatz 2 der Durchführungsverordnung. Die Befreiung von den sonstigen Voraussetzungen des § 13 erfolgt nach demselben Maßstab über den neuen Absatz 2. Im Ergebnis ist damit weiterhin eine umfassende Befreiung gewährleistet.

Absatz 2 Satz 2 enthält die einschlägige Rechtsgrundlage für Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission in Bezug auf Serviceeinrichtungen.

Absatz 3 entspricht dem Gedanken des bisherigen § 2 Absatz 6. Die Formulierung wurde an die Befreiung in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 angepasst, um eine einheitliche, auf denselben Kriterien beruhende Entscheidung über die Befreiung von kulturhistorisch genutzte Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen zu ermöglichen. Die bisherige Formulierung, die für die Serviceeinrichtung auf den Betriebszweck der musealen Nutzung abgestellt hat, wird vollständig von der neuen Formulierung „Betreiber kulturhistorischer Eisenbahnen“ umfasst. Eine Änderung des Regelungsumfangs erfolgt dadurch nicht.

Absatz 4 entspricht dem Gedanken des Artikels 2 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Bisher mussten Befreiungsbeschlüsse der Bundesnetzagentur einen Widerrufsvorbehalt enthalten, um der Regulierungsbehörde die Möglichkeit zu eröffnen bei wesentlichen Änderungen der angebotenen und nachgefragten Leistungen den Beschluss widerrufen zu können. Mit dieser Regelung ist nun der Widerruf von Gesetzes wegen nicht nur bei der Ausnahme nach der Durchführungsverordnung, sondern auch der Befreiung nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz möglich. Dies ist erforderlich, um einen Gleichlauf zwischen Ausnahme und Befreiung herzustellen.

Zu § 2c

Im Gegensatz zum bisherigen § 2 Absatz 7 wird bei der überarbeiteten Regelung in Absatz 1 anstelle der bisherigen Befreiung eine gesetzliche Ausnahmeregel eingeführt. Die Ausnahme ermöglicht eine Ausnahme für Betreiber von Schienenwegen mit geringer Markt- und Wettbewerbsbedeutung, die aufgrund der Mischnutzung oder der Größe ihrer Netze nicht unter die Ausnahme der neuen § 2 Absatz 3 und § 2a Absatz 1 fallen. Die neu geschaffene Ausnahme schafft eine deutliche Erleichterung für Betreiber der Schienenwege ohne strategische Bedeutung. Es entfällt die Pflicht einen Antrag auf Befreiung bei der Regulierungsbehörde stellen zu müssen. Die Betreiber der Schienenwege können zukünftig selbst prüfen, ob das von ihnen betriebene Schienennetz von der Anwendung verschiedener Regulierungsvorschriften ausgenommen ist. Unternehmen, die unter die Ausnahme fallen, sind zum Beispiel Betreiber regionaler Schienennetze, deren Nutzung sehr gering ist und deren Schienennetz hauptsächlich vom Schienengüterverkehr und nur zu einem ganz geringen Anteil für (häufig musealen) Schienenpersonenverkehr genutzt wird. Aufgrund der eindeutigen Formulierungen können die Unternehmen selbst prüfen, ob sie unter die Ausnahme fallen. Das bisherige Verfahren zur Befreiung erforderte jeweils eine Beteiligung der Europäischen Kommission, wodurch die Verfahren häufig sehr lange dauerten. Die gesetzliche

Ausnahme bedarf dagegen nur einer einmaligen Beteiligung der Europäischen Kommission und der Verzicht auf Einzelanträge reduziert gleichzeitig die Anzahl der Verfahren bei der Bundesnetzagentur.

Absatz 2 erweitert die Ausnahmegvorschrift des Absatzes 1 auf die Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen. Diese sollen nach den gleichen Möglichkeiten von den Regelungen des ERegG ausgenommen werden wie die Betreiber der Schienenwege. Voraussetzung der Neuregelung ist, dass die Personenbahnsteige und Laderampen an Schienenwegen liegen, deren Betreiber nach Absatz 1 befreit sind.

Die Neuregelung wurde aus rechtsetzungstechnischen Gründen als eigener Paragraph gefasst. Inhaltlich wären auch entsprechende Absätze in § 2 und § 2a möglich gewesen. Da die Ausnahme erst in Kraft treten darf, wenn die Europäische Kommission mittels eines Durchführungsrechtsakts zugestimmt hat, sollte verhindert werden, dass dadurch das gesamte Gesetzgebungsverfahren verzögert wird. Durch den eigenen § 2c ist es möglich, für den § 2c und den Rest des Gesetzes in Artikel 3 unterschiedliche Zeitpunkte des Inkrafttretens vorzusehen.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Zu Buchstabe a (Absatz 5)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe b (Absatz 6)

Die Regelung wurde von der zuständigen Bundesnetzagentur, im Gegensatz zu den sonstigen Befreiungstatbeständen, bislang nicht angewendet. Die Ausnahmen und Befreiungen in den §§ 2 bis 2c ermöglichen bereits umfassende Erleichterungen für Betreiber von kleinen Netzen. Die Vorschrift wird daher als Ergebnis der Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts als überflüssig angesehen und gestrichen.

Zu Nummer 7 (§ 8)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Nummer 8 (§ 9)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe b (Absatz 1 Satz 5) und Buchstabe c (Absatz 1 a - neu -)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2. Die Regelung über den Geschäftsplan muss nach richtlinienkonformer Umsetzung für Betreiber von Eisenbahnanlagen gelten. Dagegen kann zur Einrichtung eines Netzbeirats gemäß § 34 AEG nur ein Betreiber der Schienenwege verpflichtet werden. Die bisher in § 9 Absatz 1 Satz 5 geregelte Beteiligung des Netzbeirats wird nun in einem eigenen Absatz 1a geregelt, um zu verdeutlichen, dass es sich um eine Sonderregelung für bestimmte Betreiber von Eisenbahnanlagen, nämlich nur für die Betreiber von Schienenwegen, bei denen ein Netzbeirat eingerichtet wurde, handelt. Die bisherigen Verfahren zur Beteiligung bei den betroffenen Betreibern der Schienenwege können fortgeführt werden.

Zu Nummer 9 (§ 10 Absatz 4)

Klarstellende Änderung. Ergänzung einer weiteren einschlägigen Rechtsgrundlage für Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission. Der bisher enthaltene Verweis auf die Verfahrensvorschrift Artikel 62 war überflüssig, da die zitierten Rechtsgrundlagen in der Richtlinie selbst auf diese Verfahrensvorschrift verweisen.

Weitere klarstellende Änderungen in § 10 sind nicht erforderlich. Es ist insbesondere keine Veränderung des Prüfmaßstabs „zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen“ aus den Absätzen 1 bis 3 geboten, da es sich um eine 1:1 Umsetzung der in Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU aufgezählten Kriterien handelt.

Den drei Kriterien kommt jeweils eigenständige Bedeutung zu. Nur das Diskriminierungsverbot war bereits in § 14 AEG a. F. (Zugang zu Eisenbahninfrastrukturanlagen) enthalten. „Angemessenheit“ und „Transparenz“ wurden 2016 infolge 1:1 Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU im ERegG durchgängig als zusätzliche, eigenständige Prüfkriterien aufgenommen. Diese gehen über das Diskriminierungsverbot des § 14 AEG a. F. hinaus und stellen damit eine voneinander unabhängige Erweiterung des Prüfungsmaßstabes des ERegG gegenüber dem des § 14 AEG a. F. dar. Gleiches gilt für die §§ 11, 14, 15, 20, 32, 36, 38, 39, 44 und 48.

Zu Nummer 10 (§ 10 a - neu -)

Die vorgenommenen Gesetzesänderungen bezwecken eine möglichst reibungslose Anpassung der aktuell geltenden Zuordnungs-, Zugangs-, Entgelt- und Verfahrensvorschriften an das EuGH-Urteil C-210/18 zu den Personenbahnsteigen. In der Praxis soll durch die umfassende Anwendung bestehender Regelungen möglichst wenig Änderungsbedarf für die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehen. Insbesondere soll eine Änderung der Zuordnung des Eigentums und der Betreibereigenschaft grundsätzlich nicht notwendig werden. Dadurch, dass sowohl ein Betreiber der Serviceeinrichtung einen Personenbahnsteig betreiben kann als auch ein Betreiber der Schienenwege, ermöglichen die Regelungen den Unternehmen ein großes Maß an Flexibilität. So bestünde beispielsweise für ein Unternehmen, das bisher einen Personenbahnhof betreibt, auch weiterhin die Möglichkeit, den Personenbahnsteig zu betreiben und die Entgelte zu erheben. Eine zwingende Abgabe der Betreibereigenschaft für den Personenbahnsteig an den aktuellen Betreiber der Schienenwege wäre sowohl in diesem als auch in anderen Fällen nicht erforderlich. Eigentumsrechtliche Probleme entstünden nicht. Insbesondere müssten Bahnsteige nicht aus dem Anlagevermögen eines Betreibers der Serviceeinrichtung entfernt werden und könnten weiterhin im Anlagevermögen des Betreibers, allerdings getrennt nach Personenbahnhof und Personenbahnsteig, bilanziert werden. Die Regelung differenziert nach unterschiedlichen Betreibermodellen, um die Beibehaltung des Status quo in größtmöglichem Umfang zu ermöglichen. Im Übrigen ist es zulässig, dass innerhalb eines Konzerns unterschiedliche Eisenbahnanlagen von verschiedenen Unternehmen betrieben werden.

Absatz 1 enthält den Grundfall der Entgeltermittlung für Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen. Weitestgehend wird auf die Regelungen für Betreiber der Schienenwege für die Entgeltermittlung und die Zuweisung von Kapazität verwiesen. Hinsichtlich der Ermittlung der Entgelte erfolgt ein Verweis auf § 31a.

Die Sonderregelung in Absatz 2 ist Folge des § 2a Absatz 5 und des § 2c Absatz 2, mit dem die Ausnahmemöglichkeit für Betreiber der Schienenwege auf die Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen ausgeweitet wird. Im Falle einer Ausnahme oder Befreiung von der Entgeltvorschrift des § 34 Absatz 3 werden die Entgelte im Rahmen einer Unterrichtung gemäß § 72 anhand der Anforderungen des § 32 ermittelt.

Absatz 3 stellt eine Verpflichtung für diejenigen Betreiber der Schienenwege dar, die auch die angrenzenden Personenbahnsteige und Laderampen betreiben. Diese müssen die Entgelte für alle Eisenbahnanlagen, also Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen, einheitlich im Rahmen der Trassenpreise nach den Regelungen für Betreiber der Schienenwege ermitteln und ausweisen.

Absatz 4 ist eine Sonderregelung zu Absatz 3. Wenn der Betreiber der Schienenwege, der auch Personenbahnsteige oder Laderampen betreibt, als Folge des § 2a Absatz 5 oder des § 2c Absatz 2 von der Entgeltvorschrift des § 34 Absatz 3 ausgenommen oder befreit ist, hat der Betreiber ein Wahlrecht, ob er die Entgelte für alle Eisenbahnanlagen einheitlich nach den Regelungen für Betreiber der Schienenwege oder getrennt voneinander nach den Regelungen für Betreiber von Schienenwegen und für Betreiber nach Absatz 2 ermitteln und ausweisen möchte.

Absatz 5 weitet die bisher in § 19 Absatz 4 Satz 3 enthaltene Anforderung an die von Betreibern von Personenbahnhöfen erstellten Nutzungsbedingungen auf die Betreiber von Personenbahnsteigen aus, damit die die Personenbahnsteige betreffenden Leistungen auch weiterhin in dem bisherigen Umfang in den Nutzungsbedingungen beschrieben werden.

Zu Nummer 11 (§ 12)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler) und Klarstellung, dass sich die beherrschende Stellung auf den relevanten Schienenverkehrsmarkt beziehen muss.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Zur Vermeidung von Diskriminierungen durch integrierte Unternehmen muss auch die Buchführung und Rechnungslegung der Betreiber der Serviceeinrichtungen von der des Eisenbahnverkehrsunternehmens getrennt sein. Soweit die in § 12 Absatz 3 benannten Voraussetzungen vorliegen, finden die in § 12 Absatz 1 und 2 geregelten Vorgaben für Serviceeinrichtungen keine Anwendung. Um in der Sonderkonstellation des Absatz 3 die Wirkung

der Vorgaben des nicht anwendbaren Absatz 2 als erfüllt anzusehen, müssen durch den Betreiber der Serviceeinrichtungen auch die Vorgaben des § 7 im Verhältnis zum verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erfüllt sein.

Zu Nummer 12 (§ 13)

Durch die Überarbeitung wird § 13 zur zentralen Norm für Betreiber von Serviceeinrichtungen. Mit der Vorschrift werden die Zugangsvorschriften aus der Richtlinie 2012/34/EU umgesetzt. Zusätzlich stellt § 13 eine Brücke zur Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 her und enthält ergänzende oder erläuternde Regelungen zu deren Vorschriften.

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Die Anpassung der Überschrift ist eine Folgeänderung zu den inhaltlichen Änderungen.

Zu Buchstabe b (Absatz 1 Satz 1)

Sprachliche Anpassung. Der Wortlaut wird an die Formulierung in Artikel 13 Absatz 4 Satz 1 Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 angepasst. Die Bundesnetzagentur legt die Frist durch eine Allgemeinverfügung fest.

Zu Buchstabe c (Absatz 2 Satz 2 und 3 - neu -) und Buchstabe d (Absatz 3 bis 7 - neu -)

In der Praxis kommt es aus Gründen beschränkter Kapazität regelmäßig zu Konflikten. Durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 wurden die Koordinierungsregeln für Serviceeinrichtungen einheitlich und abschließend geregelt. Die bei Einführung des ERegG geschaffenen Koordinierungsregeln für Serviceeinrichtungen sind nicht mehr erforderlich, da aufgrund des Anwendungsvorrangs der Durchführungsverordnung überflüssig, und werden aufgehoben.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 wird in geringem Umfang ergänzt. So erlaubt Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 dem Betreiber einer Serviceeinrichtung Vorrangkriterien festzulegen. Dazu zeigen die neuen Sätze 2 und 3 in Absatz 2 dem Betreiber einer Serviceeinrichtung eine Option für ein Vorrangkriterium auf. Danach kann der Betreiber der Serviceeinrichtung das bisher gemäß Absatz 3 Nummer 5 vorgesehene verpflichtend durchzuführende Höchstpreisverfahren weiterhin bei der Bundesnetzagentur durchführen lassen, wenn er dies als Vorrangkriterium in den Nutzungsbedingungen festgelegt hat. Zusätzlich wird die Option in Artikel 12 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 genutzt. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung muss weiterhin unaufgefordert gemäß § 72 Satz 1 Nummer 3 die Bundesnetzagentur über die beabsichtigte Antragsablehnung informieren.

Die Änderungen des Absatzes 3 dienen der sprachlichen Anpassung an den Wortlaut des Artikels 13 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU. Dem Zugangsberechtigten, dessen Antrag nicht entsprochen werden kann und für den sich keine tragfähige Alternative findet bzw. über deren Existenz Uneinigkeit besteht, steht das Recht zu, die Regulierungsbehörde anzurufen, um ggf. einen angemessenen Anteil an Kapazität zu erhalten. Zur Klarstellung, dass die Beschwerdemöglichkeit des Zugangsberechtigten bei Ablehnung gemäß Absatz 3 Satz 1 von der Vorabprüfung der Bundesnetzagentur gemäß §§ 72 Satz 1 Nummer 3, 73 Absatz 1 Nummer 1 unabhängig ist, wurde Absatz 3 Satz 2 entsprechend ergänzt.

Absatz 4 entspricht dem bisherigen Absatz 6.

Die Verpflichtung zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen und die Mindestinhalte sind in Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 geregelt. Ergänzende inhaltliche Anforderungen an die Nutzungsbedingungen werden daher nun gesammelt ausschließlich in § 13 geregelt. Der neue Absatz 5 Satz 1 greift den Gedanken des bisherigen § 19 Absatz 4 Satz 1 auf und enthält eine Aufzählung aller Vorschriften im ERegG, die Anforderungen an den Inhalt von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen stellen. Zusätzlich enthält Satz 2 die Ausnahme, dass bei vorübergehenden Einschränkungen des Leistungsumfangs oder anderen betriebliche Einschränkungen, zum Beispiel als Folge von kurzfristig erforderlichen Bauarbeiten, nicht zwangsläufig die Nutzungsbedingungen geändert werden müssen. Es reicht aus, die Zugangsberechtigten in Übereinstimmung mit Artikel 5 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 zu informieren, beispielsweise durch einen Hinweis auf der Internetseite der Serviceeinrichtung. Der neue Absatz 6 entspricht dem Wortlaut des bisherigen § 19 Absatz 4 Satz 3, wobei die bisher umfassten Personenbahnsteige vom neuen § 10a Absatz 5 um-

fasst sind. Die Aufteilung ist allein Folge der Änderungen in den Anlagen 1 und 2. Für die Nutzer der Serviceeinrichtungen ist die Kenntnis eines garantierten Angebots für die geforderten Entgelte von großer Bedeutung. Wichtiger Anwendungsbereich des Absatz 6 und des § 10 a Absatz 5 ist weiterhin der § 37.

Der neue Absatz 7 enthält eine erläuternde Klarstellung. Gemäß Artikel 1 Satz 3 der Durchführungsverordnung richtet sich der persönliche Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 nach der nationalen Umsetzung des Begriffs „Antragsteller“ aus der Richtlinie 2012/34/EU. Bei der Umsetzung der Richtlinie wurde hinsichtlich des Begriffs des „Antragstellers“ der Richtlinie an der bisherigen deutschen Terminologie „Zugangsberechtigter“ festgehalten, da regelmäßig diejenigen gemeint sind, die einen Zugangsanspruch haben und deshalb Kapazität anmelden können und nicht diejenigen, die bereits einen Antrag gestellt haben. Um die Rechtsanwendung der unmittelbar anwendbaren Durchführungsverordnung zu erleichtern, wird eine Klarstellung aufgenommen.

Zu Nummer 13 (§ 17)

Zu Buchstabe a (Absatz 2)

Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 1)

Redaktionelle Anpassung.

Doppelbuchstabe bb (Nummer 2 Buchstabe j - neu -)

Folgeänderung zur Einführung des § 2 und zur Streichung der §§ 63 bis 65. Wartungseinrichtungen können nun wie die übrigen Serviceeinrichtungen gemäß § 2 und § 2b von verschiedenen Vorschriften des ERegG befreit werden. Die für die Beurteilung der Marktsituation im Befreiungsverfahren notwendigen Informationen können von der Bundesnetzagentur jetzt im Rahmen der Marktüberwachung erhoben werden.

Zu Doppelbuchstabe cc (Nummer 3 - neu -)

Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 3 hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, Pilotprojekte nach § 52a, wie z. B. die etappenweise Einführung des Deutschlandtakts, und deren Auswirkungen zu überwachen sowie gegebenenfalls aufgrund der Erfahrungen Rechtsänderungen z. B. bei den Regelungen zur Kapazitätszuweisung und Fahrplanerstellung anzuregen.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 3)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Doppelbuchstabe bb (Nummer 7)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc (Nummer 8 - neu -)

Ausweitung des Auskunftsrechts der Regulierungsbehörde auf Pilotprojekte nach § 52 a.

Zu Nummer 14 (§ 19)

Zu Buchstabe a (Überschrift), Buchstabe b (Absatz 4 - neu -) und Buchstabe c (Absatz 5 - neu-)

In der Richtlinie 2012/34/EU sind lediglich Schienennetz-Nutzungsbedingungen geregelt. Bei der Einführung des ERegG wurden allerdings Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (in Beibehaltung der vorherigen Rechtslage) ebenfalls für sinnvoll erachtet und in § 19 angelehnt an die Vorschriften für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen geregelt. Zwischenzeitlich wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 erlassen, die in den Artikeln 4 und 5 die Verpflichtung zur Erstellung von Nutzungsbedingungen („Beschreibung der Serviceeinrichtung“), die Mindestinhalte der Bedingungen und die Vorschriften zur Veröffentlichung regelt. Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 ist unmittelbar anwendbar, so dass insoweit die Vorschriften in § 19 überflüssig geworden sind. Sie werden daher aufgehoben. § 19 regelt zukünftig nur noch Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die weiterhin sinnvolle Regelung für Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen des § 19 Absatz 4 Satz 3 findet sich zukünftig in § 13 Absatz 5. Durch den neuen § 10a Absatz 5 wird sichergestellt, dass auch weiterhin

die Leistungen, die auf Personenbahnsteigen angeboten werden, in den jeweiligen Nutzungsbedingungen im bisherigen Umfang beschrieben werden.

Zu Buchstabe d (Absatz 6 - neu -)

Ein Bedürfnis zur Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen besteht z. B. im Fall der erstmaligen Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder für den Fall, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht vollständig sind oder fehlerhafte Inhalte aufweisen. Einen weiteren Anwendungsfall für Änderungen außerhalb der gesetzlich vorgegebenen Fristen stellen behördliche Entscheidungen dar. Sollte z. B. das Eisenbahn-Bundesamt einen Verwaltungsakt im Hinblick auf sofort umzusetzende Sicherheitsmaßnahmen erlassen, der sich auf den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auswirkt, kann mit einer Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht auf den regulären Änderungstermin gewartet werden.

Vor dem Hintergrund der Informations- und Planungsfunktion der Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden die Ausnahmefälle aber auf die absolut notwendigen Sachverhalte beschränkt. Ansonsten wäre die mit den in Kraft getretenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen verbundene Planungssicherheit nicht mehr gewährleistet. Daher wird ein Abweichen von den Fristvorgaben davon abhängig gemacht, dass ein Einhalten der Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung der Regulierungsziele insbesondere nach § 3 Nummer 5, welcher auch die Ziele des § 1 Absatz 1 AEG abbildet, darstellen würde.

Absatz 6 regelt daher ein Verfahren für Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen die Vorgaben für die Einhaltung der Fristen gemäß der Absätze 2 und 5 ausnahmsweise nicht gelten. Es können Fälle auftreten, in denen die Durchführung eines Stellungnahmeverfahrens gemäß Absatz 2 bzw. eines Unterrichtsverfahrens gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 4 vor Einführung der Regelungen nicht mehr möglich sind. Ausschließlich in solchen Fällen ist ein unmittelbares, vorläufiges Inkrafttreten der Nutzungsbedingungen vertretbar, wenn zeitgleich die Einleitung eines Stellungnahmeverfahrens gemäß Absatz 2 (sowie im Anschluss daran eine Unterrichtung gemäß § 72 Satz 1 Nummer 5) erfolgt. Im Normalfall ist vor der Inkraftsetzung der Nutzungsbedingungen ein Stellungnahmeverfahren (gemäß Absatz 2) sowie das Verfahren gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 4 durchzuführen. Die Notwendigkeit der Durchführung eines Verfahrens gemäß § 73 Absatz 1 Nummer 4 könnte ausnahmsweise entfallen, wenn auf eine Unterrichtung verzichtet worden ist (§ 73 Absatz 4).

Im letzten Satz wird klargestellt, dass § 21 auch bei dieser abweichenden Verfahrensregelung gilt. Wenn die in Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Bestimmungen zur Betriebssicherheit geändert werden, unterliegen die Betreiber der Schienenwege der Aufsicht der Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Über den Verweis in § 10a Absatz 1 gilt § 19 auch für die Nutzungsbedingungen für die Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen.

Zu Nummer 15 (§ 25 Absatz 1 Satz 4)

Die Verkehrsmengen des Basisjahres sind notwendige Rechengröße bei der Überprüfung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten. Bisher werden sie nicht von der Festsetzung umfasst. Dies ist aber für die Berechnung notwendig, so dass die Regelung entsprechend ergänzt wird.

Zu Nummer 16 (§ 28 Absatz 1)

Durch die Ergänzung soll sichergestellt werden, dass die Mittelwerte für Preisindex und Produktivitätsfaktor für dieselben Zeiträume gebildet werden. Da der Preisindex früher verfügbar ist als der Produktivitätsfaktor, führt die Formulierung „für die vorausgegangenen fünf Jahre“ zu unterschiedlichen Zeiträumen bei Preisindex und Produktivitätsfaktor. Um dies zu vermeiden, wird eine Ergänzung vorgenommen.

Zu Nummer 17 (§ 31a - neu -)

Die Vorschrift regelt die Entgeltermittlung für die Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen.

Personenbahnsteige und Laderampen sind nach der Änderung der Anlage 1 Eisenbahnanlagen. Ihre Nutzung ist gemäß § 11 Absatz 1 in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 1 Buchstabe c vom Mindestzugangspaket umfasst.

Absatz 1 schafft eine Sonderregelung für die Ausweisung des Entgelts für Personenbahnsteige und Laderampen. In den Fällen des § 10a Absatz 1, in denen Personenbahnsteige und Laderampen getrennt von den Schienenwegen

betrieben werden, ist es nicht möglich, das Entgelt in Euro je Trassenkilometer auszuweisen, wie es für das Mindestzugangspaket gemäß § 31 Absatz 1 vorgeschrieben ist. Für diese Fälle wurde daher die Einheit „Euro je Nutzungsfall“ gewählt.

Absatz 2 enthält die Vorschriften zur Entgeltgenehmigung, dabei wird umfassend auf die Vorschriften für die Genehmigung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege Bezug genommen.

Der Absatz 3 legt auch für die Betreiber von Personenbahnsteigen und Laderampen fest, dass nur die genehmigten Entgelte vereinbart werden dürfen. Inhaltlich entspricht die Vorschrift damit § 33 Absatz 2 Satz 1 und § 45 Absatz 2 Satz 1.

Zu Nummer 18 (§ 32 Absatz 3 - neu -)

Die Vorschrift enthält die bisher in § 63 Absatz 2, 2. Halbsatz enthaltene Ausnahme von den Entgeltvorschriften für die Betreiber von Wartungseinrichtungen.

Zu Nummer 19 (§ 34 Absatz 1)

Sprachliche Klarstellung.

Zu Nummer 20 (§ 35 Absatz 6 und 7 - neu -)

Der bisherige Absatz 6 wird ersatzlos aufgehoben. Die Veröffentlichung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ist in Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 abschließend geregelt. Die Pflicht zur Übermittlung beziehungsweise zur Information der Zugangsberechtigten ergibt sich aus Artikel 5 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe m und n der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 weiterhin entgeltbezogene Informationen enthalten.

Die neuen Absätze 6 und 7 tragen dem während der Evaluierung des ERegG aus dem Sektor geäußerten Bedürfnis nach zügiger Rechtssicherheit Rechnung. Sie enthalten Sonderregelungen für Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf Kosten und Entgeltverfahren. Die Vorschriften wurden an die bewährten Regelungen des § 35 Absätze 5 und 5a des Telekommunikationsgesetzes angelehnt.

Die Regelung des § 35 Absatz 6 Satz 3 unterscheidet sich aufgrund der besonderen Gegebenheiten des Eisenbahnregulierungsrechts von den Regelungen des § 35 Absätze 5 und 5a Telekommunikationsgesetz. Denn die Möglichkeit eines Antrags gemäß § 123 VwGO ist darauf beschränkt, vorläufig höhere Entgelte festzusetzen. Um auch die im Eisenbahnsektor bestehende wechselseitige Abhängigkeit der Entgelte zu erfassen und zu vermeiden, dass dem Betreiber von Eisenbahnanlagen in Summe zu hohe Entgelte zufließen, spricht das Gericht die mit der Erhöhung eines Entgelts einhergehende Absenkung in anderen betroffenen Marktsegmenten aus.

Die Sätze 6 und 7 regeln zudem Fälle, in denen sich ein Zugangsberechtigter gegen die Genehmigungsentscheidung richtet. Die allein statthafte Anfechtungsklage gegen eine Entgeltgenehmigung hat gemäß § 77a Absatz 1 keine aufschiebende Wirkung. Zugangsberechtigte können sich jedoch mit einem Antrag auf Anordnung (bezogen auf den für überhöht erachteten Teil) der aufschiebenden Wirkung einer von ihnen eingereichten Klage gegen die Genehmigungsentscheidung zur Wehr setzen, um vorläufig ein geringeres Entgelt zu entrichten. In diesem Fall tritt jedoch das Rückwirkungsrisiko wieder ein: Wird das spätere Hauptsacheverfahren zu Lasten des Zugangsberechtigten entschieden, muss dieser Nachzahlungen erbringen. § 35 Absatz 6 Satz 7 stellt dabei klar, dass die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nicht entsprechend § 35 Absatz 6 Satz 3 zu einer Erhöhung der Entgelte anderer Marktsegmente führt.

Zu Nummer 21 (§ 36)

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 5 und 6)

Die Regelung war gemäß § 81 Absatz 1 bis zum 01.01.2020 befristet, so dass die Aufhebung eine Rechtsbereinigung darstellt.

Eine Verlängerung ist nicht erforderlich. Im Bereich der Personenverkehrsdienste ist eine Kostenunterdeckung derzeit nicht ersichtlich. Durch die geringe Tragfähigkeit der Marktsegmente des Schienengüterverkehrs würde zudem auch ohne die Regelung eine potenzielle Unterdeckung im Schienenpersonennahverkehr faktisch allein

über den Schienenpersonenfernverkehr ausgeglichen. Sollte der nächste Kostendeckungsbericht für den Schienenpersonennahverkehr gemäß §§ 37 Absatz 6 und 7 im Jahr 2023 eine Unterdeckung aufzeigen, wäre erneut zu prüfen, ob Handlungsbedarf besteht.

Zu Buchstabe b (Absatz 6)

Rechtsbereinigung. Der Absatz 6 wird gestrichen, da die Rechtsgrundlage für den Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission, auf die Bezug genommen wurde, aufgrund einer Änderung der Richtlinie 2012/34/EU entfallen ist.

Zu Nummer 22 (§ 37)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Anpassung der Überschrift an den Inhalt des Absatzes 6.

Zu Buchstabe b (Absatz 1)

Klarstellende Änderungen und Folgenänderungen aufgrund der Änderungen der Anlage 1. Da die Regionalisierungsmittel gemäß Artikel 106a GG für den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden sind und das Regionalisierungsgesetz dies lediglich konkretisiert, muss dies auch hier zum Ausdruck kommen.

Die Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen werden bereits heute schon nach den in den Ländern tätigen Aufgabenträgern aufgeschlüsselt. Da teilweise mehrere Aufgabenträger in einem Land tätig sind, wird die Formulierung klarstellend angepasst.

Zu Buchstabe c (Absatz 2)

Der erste Begriff „durchschnittlich“ wird gestrichen, da er irreführend ist. Auch innerhalb eines Landes sind Preisdifferenzierungen möglich, wenn die relevanten Gruppen jeweils mit dem für ihre Gruppe fortgeschriebenen Durchschnittsentgelt aus 2017 belegt werden. In diesem Zusammenhang kommt es nicht auf das durchschnittliche Entgelt je Land an.

Die Entgelte für die hier betroffenen Personenbahnhöfe richten sich - anders als bei den Schienenwegen - nach dem Kalenderjahr. Daher erfolgt eine Klarstellung für Personenbahnhöfe, die gemäß § 37 Absatz 1 ebenfalls betroffen sind.

Die Änderungen der Begrifflichkeiten auf Grund des EU-Rechts, wonach Personenbahnsteige Teil des Mindestzugangspakets sind, erfordern zwingend, dass auch eine Umstellung des im nationalen Recht geschaffenen Systems zur Entwicklung der Entgelte in § 37 erfolgt. Auch unter § 37 müssen einerseits das Mindestzugangspaket (entspricht den Eisenbahnanlagen) bepreist werden und andererseits die Serviceeinrichtung Personenbahnhöfe. Dabei ist - wie auch bei den anderen Verkehrsarten - nicht ausgeschlossen, dass die Bepreisung des Mindestzugangspakets tatsächlich in mehreren Bestandteilen und auch gegebenenfalls durch mehrere Betreiber erfolgt.

Ziel der Neuregelung ist es, das System umzustellen, ohne dass es zu einer Mehrbelastung der Zugangsberechtigten, insbesondere der Länder, im Schienenpersonennahverkehr kommt. Auch eine Mehrbelastung der betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist nicht beabsichtigt. Vielmehr soll die Systemumstellung aufkommensneutral erfolgen. Die Bundesnetzagentur hat die aus der Richtlinie 2012/34/EU folgende Neuaufteilung in Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen für die hier allein betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bereits mit den Entgeltgenehmigungen des Trassenpreissystems 2021 und des Stationspreissystems für das Kalenderjahr 2021 vollzogen. Die Entgeltgenehmigungen sind insoweit bestandskräftig. Die Netzfahrplanperiode 2021/2021 und das Kalenderjahr 2021 können daher als neue Basisjahre gesetzt werden, von denen aus die Entgelte nach dem in Satz 2 beschriebenen Maßstab fortgeschrieben werden.

Zu Buchstabe d (Absatz 3 Satz 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)

Die Aufgabenträger im Sinne des § 1 Absatz 30 haben umfangreiche Befugnisse für den Schienenpersonennahverkehr. In der Praxis haben sie regelmäßig die Vertragsverhandlungen zu Vereinbarungen nach Absatz 3 geführt, konnten aber bisher selbst nicht Vertragspartner werden. Diese nicht praxisgerechte Einschränkung auf Gebietskörperschaften wird nun aufgehoben.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 4)

Sprachliche Klarstellung.

Zu Buchstabe e (Absatz 3a - neu -)

Ausnahme einer § 10a Absatz 4 vergleichbaren Regelung. Auch im Anwendungsbereich des § 37 besteht eine Wahlmöglichkeit. Die Entgelte für Personenbahnsteige können entweder nach den Vorschriften für Schienenwege oder nach den Vorschriften für Personenbahnhöfe ermittelt werden.

Zu Buchstabe f (Absatz 4 Satz 2 und 3)

Redaktionelle Anpassungen. Folgeänderungen aufgrund von Änderungen der Absätze 1 bis 3a sowie Korrektur eines Verweises.

Zu Buchstabe g (Absatz 5 Satz 2)

Folgeänderung zur Änderung der Anlage 1, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe h (Absatz 6)

Für den Bericht hat sich der Begriff Kostendeckungsbericht etabliert. Die Veröffentlichung des Berichts erfolgt künftig ausschließlich auf der Seite der Bundesnetzagentur und nicht im Bundesanzeiger. So können die interessierten Kreise am besten erreicht werden.

Zu Nummer 23 (§ 43)**Zu Buchstabe a (Überschrift)**

Anpassung der Überschrift als Folge der inhaltlichen Änderungen.

Zu Buchstabe b (Absatz 4 - neu -)

Die Vorschrift führt ein Kündigungsrecht bei fehlender Inanspruchnahme der zugewiesenen Kapazität auch für Betreiber von Serviceeinrichtungen ein. Im ERegG ist ein solches Kündigungsrecht bisher in § 60 Absatz 2 nur für Betreiber der Schienenwege geregelt. Durch die Änderung wird die Rechtslage wiederhergestellt, die vor Einführung des ERegG galt. Das besondere Kündigungsrecht aus § 12 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (2016 bei Einführung des ERegG außer Kraft getreten) galt nämlich für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen, d.h. für Betreiber der Schienenwege und für Betreiber der Serviceeinrichtung.

Zu Nummer 24 (§ 45 Absatz 1)

Klarstellende, praxisgerechte Regelung zum Entgeltgenehmigungsverfahren. Der Entgeltbildung im Eisenbahnsektor liegen wechselseitige Bezüge zu Grunde. Aufschläge auf die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs sind so zu bilden, dass die Preisreagibilität der Segmente des Eisenbahnmarktes berücksichtigt wird. Daher nimmt die Bundesnetzagentur bei festgestellten Fehlern in der Preisbildungssystematik eine Korrektur vor und wendet dann die korrigierte Preisbildungssystematik an. Das kann dazu führen, dass Entgelte in bestimmten Segmenten abgesenkt und in anderen Segmenten entsprechend angehoben werden, da immer eine Vollkostendeckung erzielt werden muss. Eine isolierte Betrachtung von Marktsegmenten ist wegen der Wechselwirkungen nicht möglich. Die neuen Entgelte ergeben sich unmittelbar aus der Anwendung der korrigierten Preisbildungssystematik. Die Bundesnetzagentur hat dabei keinen Ermessensspielraum. Für die Entgelte, die sich durch die Anwendung der korrigierten Preisbildungssystematik ergeben, spricht die Bundesnetzagentur auf den ursprünglichen Antrag hin direkt im selben Verfahren eine Entgeltgenehmigung aus. Hierdurch wird ein neuer Antrag und damit eine Verzögerung im Entgeltgenehmigungsverfahren vermieden. Ohne die Regelung müsste der Betreiber der Schienenwege die korrigierte Preisbildungssystematik selbst anwenden und die Genehmigung der ermittelten Entgelte in einem neuen Verfahrensschritt beantragen.

Zu Nummer 25 (§ 46)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler) und Folgeänderung aufgrund der Aufhebung der Anlage 8. Der gestrichene Verweis ging ins Leere, korrekterweise hätte er auf Anlage 8 Absatz 3 Nummer 3 verweisen müssen. Der Inhalt des Verweises wird nun neu in § 51 Absatz 1 Satz 2 geregelt, da die Anlage 8 aufgehoben wird.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)

Der Verweis auf Anlage 4 wird gestrichen, da er nicht passt. Denn die Kosten wurden bereits bei den vorausgegangenen Verfahrensschritten zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten und der Obergrenze der Gesamtkosten geprüft.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 Satz 2)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 26 (§ 47)**Zu Buchstabe a (Überschrift) und Buchstabe b (Absatz 1)**

Folgeänderung zur Änderung der Anlage 1, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Buchstabe c (Absatz 9 Satz 1)

Folgeänderung zur Änderung der Anlage 1, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Betreiber der Serviceeinrichtung bei der Kapazitätszuweisung und -nutzung ist jetzt in Artikel 7 Absatz 2 und 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 geregelt. Dennoch erscheint ein Beibehalten der Vorgabe in Absatz 9 aus Transparenzgründen und vor dem Hintergrund der ex ante-Prüfung durch die Bundesnetzagentur sinnvoll. Sie erlaubt es, im Vorfeld mögliche Abstimmungsprobleme zu erkennen und so einen reibungslosen Betriebsablauf und damit einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten.

Zu Buchstabe d (Absatz 10 - neu -)

Absatz 10 wurde neu hinzugefügt und gewährleistet, dass auch aneinander angrenzende Betreiber der Personenbahnsteige, Betreiber der Laderampen und Betreiber der Schienenwege einander ihre aufgestellten Nutzungsbedingungen zur Verfügung stellen.

Zu Buchstabe e

Folgeänderung zur Änderung der Anlage 1, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2.

Zu Nummer 27 (§ 48)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Die Ausdehnung auf Serviceeinrichtungen wird rückgängig gemacht, da nunmehr Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 das Antragsverfahren und die Antragsvoraussetzungen für Anträge auf Kapazität in Serviceeinrichtungen regelt.

Durch die Änderung wird – entsprechend der ursprünglichen Zielsetzung bei der Schaffung des ERegG – der Wortlaut des Artikels 41 der Richtlinie 2012/34/EU ohne Ergänzungen umgesetzt. Durch die Regelung in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 wird deutlich, dass europarechtlich unterschiedliche Anforderungen an Zugangsberechtigte für Schienenwegkapazität und an Zugangsberechtigte für Kapazität in Serviceeinrichtungen gestellt werden. Abweichende oder strengere Anforderungen, wie sie mangels europarechtlicher Regelung bei Einführung des ERegG geschaffen wurden, werden nun in Bezug auf die Serviceeinrichtungen zugunsten eines einheitlichen EU-weiten Maßstabs aufgegeben.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Folgeänderung. Aufgrund der Änderung des Absatz 1 ist kein Verweis mehr auf die einschlägige Rechtsgrundlage für Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission in Bezug auf Serviceeinrichtungen notwendig.

Zu Nummer 28 (§ 49)

Rahmenverträge haben sowohl für den Betreiber der Schienenwege als auch für Zugangsberechtigte grundlegende Bedeutung. Der Betreiber der Schienenwege kann damit das Auslastungsrisiko seiner Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimieren. Zugleich sind Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen, da vertragliche Zusagen eines Zugangsberechtigten, bestimmte (neue oder ausgebaut) Strecken zu nutzen, Investitionen des Betreibers der Schienenwege erst ermöglichen können. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt der Vorteil eines Rahmenvertrags darin, dass er die gesicherte Grundlage für eigene Investitionen (z. B. in Fahrzeuge) bilden kann.

Ein Rahmenvertrag verschafft dem Zugangsberechtigten bei Trassenkonflikten eine gesicherte Position. Zwar kann nicht eine konkrete Zugtrasse vereinbart werden, es kann jedoch ein Zeitrahmen festgelegt werden (z. B. für die Relation A – B Abfahrt 7:30 Uhr, Ankunft 8:00 Uhr mit einer Abweichung von maximal +/- 10 Minuten; dies entspricht einem Zeitfenster von insgesamt 20 Minuten), innerhalb dessen dem Zugangsberechtigten ein Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse zu machen ist. Dem Zugangsberechtigten steht aufgrund des Rahmenvertrages innerhalb des vertraglich vereinbarten Zeitfensters eine Zugtrasse zu.

Der Verfahrensablauf bei der Erstellung des Netzfahrplans gestaltet sich wie folgt: Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrags eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Koordinierungsverfahren nach § 52 durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten. Damit wird dem Zweck eines Rahmenvertrages in zweierlei Hinsicht Rechnung getragen. Zum einen darf keine einzelne Zugtrasse durch den Rahmenvertrag zugewiesen werden, zum anderen erhält der Zugangsberechtigte eine Zugtrasse aus dem vertraglich vereinbarten Bereich.

Rahmenverträge dienen dazu, Kapazität über mehrere Fahrplanperioden hinweg zu sichern. Für den Inhaber eines Rahmenvertrags ist dies vorteilhaft. Die Kehrseite ist allerdings, dass diese Kapazität über einen langen Zeitraum gebunden ist und anderen Zugangsberechtigten nicht zu Verfügung steht. Um diese gegensätzlichen Interessen in Ausgleich zu bringen, bietet die Richtlinie 2012/34/EU den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Rahmenverträge einer Vorabgenehmigung durch die Regulierungsbehörde zu unterwerfen, Artikel 42 Absatz 1 Satz 4 der Richtlinie 2012/34/EU. Die Vorab-Genehmigung ist insbesondere dann sinnvoll, wenn Rahmenverträge jederzeit geschlossen werden können. Feste „Rahmenvertragsperioden“ (von 5 Jahren), wie sie die DB Netz AG in der Vergangenheit angewendet hat, sind kein europarechtliches Erfordernis und waren auch bisher schon kein Erfordernis des ERegG. Vielmehr können Rahmenverträge auch eine beliebige Netzfahrplanperiode als Anfang haben. Der Betreiber der Schienenwege hat hier einen Gestaltungsspielraum, unter welchen Voraussetzungen er Rahmenverträge anbieten möchte. Weiter Vorteil ist, dass bei einer Vorab-Genehmigung Verfahrensvorschriften aus der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht angewendet werden müssen. Dadurch kann Verwaltungsaufwand vermieden und die Rechtssicherheit verbessert werden.

Derzeit bietet kein Betreiber der Schienenwege in Deutschland Rahmenverträge an. Im Rahmen der Evaluierung des ERegG wurde aber deutlich, dass weiterhin ein großes Interesse aus dem Sektor an Rahmenverträgen besteht. Zusätzlich können die Rahmenverträge bei der etappenweisen Einführung des Deutschlandtakts einen wichtigen Baustein darstellen, da mit ihrer Hilfe die bestehenden Taktmodelle im Schienenpersonennahverkehr abgesichert werden können.

Durch die vorgeschlagenen Änderungen soll sich daher die Attraktivität der Rahmenverträge erhöhen. Dazu werden alle Ausnahmen genutzt, die die Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 bietet, um das Verfahren für den Betreiber der Schienenwege und den Interessenten am Abschluss von Rahmenverträgen so einfach wie möglich zu gestalten. Aufgrund der eindeutigen Formulierung in Artikel 42 Absatz 1 Satz 1 liegt die Entscheidung über das Angebot von Rahmenverträgen beim Betreiber der Schienenwege. Es ist daher nicht möglich, ihn zum Angebot von Rahmenverträgen zu verpflichten.

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Der Wortlaut wird an den Wortlaut der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 angepasst. In Artikel 2 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 wird der Begriff des Zeitrahmens definiert. Auch die bisher in Absatz 1 geregelte „Bandbreite“ fällt darunter. Zur Vereinheitlichung werden dieselben Begriffe gewählt. Die Änderung des Begriffs hat keine inhaltlichen Auswirkungen.

Zu Buchstabe b (Absätze 2, 3, 4 und 4a - neu -)

Der neue Absatz 2 führt eine Vorab-Genehmigung für sämtliche neu abzuschließende Rahmenverträge und die nachträgliche Änderung von Rahmenverträgen durch die Regulierungsbehörde ein. Die Möglichkeit dazu eröffnet Artikel 42 Absatz 1 Satz 4 der Richtlinie 2012/34/EU, der in Deutschland bisher nur für langlaufende Rahmenverträge genutzt wurde. Für den Fall, dass in einem Mitgliedstaat alle Rahmenverträge von der Regulierungsstelle genehmigt werden, erlaubt Artikel 8 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 von verschiedenen Verfahrensvorschriften der Durchführungsverordnung abzuweichen oder diese nicht anzuwenden. Mit dem neuen Absatz 3 Satz 2 und Absatz 9 Satz 2 wird diese Ausnahmemöglichkeit vollständig genutzt, was zu erheblichen Verfahrenserleichterungen bei Betreibern der Schienenwege führt, die Rahmenverträge anbieten.

Absatz 3 Satz 1 entspricht dem bisherigen Absatz 2. Absatz 3 Satz 2 enthält eine Ausnahme von den Verfahrensvorschriften der Durchführungsverordnung. Aufgrund der Vorabgenehmigung der Rahmenverträge muss der Betreiber der Schienenwege den Artikel 8 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht anwenden.

Der neugefasste Absatz 4 knüpft an die Rechtslage vor Einführung des ERegG an. Absatz 4 Satz 1 entspricht einer 1:1 Umsetzung des Artikel 42 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU, der so auch bereits in der Vorgänger-Richtlinie Richtlinie 2001/14/EG enthalten war. Absatz 4 Satz 2 und 3 entsprechen § 13 Absatz 3 der 2016 außer Kraft getretenen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Der neue Absatz 4a regelt das Verhältnis zwischen bestehenden Rahmenverträgen auf Strecken, die Teil eines Pilotprojekts nach § 52 a werden. Die Vorschrift ist als Anwendungsfall des Absatz 4 ausgestaltet, nach dem Rahmenverträge im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können. Zuvor muss allerdings der Betreiber der Schienenwege versuchen, den Kapazitätsbedarf des Rahmenvertragsinhabers im Kapazitätsnutzungsplan abzubilden. Den §§ 49, 49a und 52a liegt die Annahme zugrunde, dass Rahmenverträge und Kapazitätsnutzungspläne im Rahmen der Pilotprojekte grundsätzlich vereinbar sind. § 49a Absatz 2 Nummer 2 regelt dementsprechend auch eine Verfahrensvorschrift für die Genehmigung neuer Rahmenverträge auf Strecken für die ein Kapazitätsnutzungsplan besteht.

Zu Buchstabe c (Absatz 6 Satz 1 und 3)

Die bisherige Genehmigung der langen Laufzeit eines Rahmenvertrages ist weiterhin erforderlich. Dies wird durch die Änderungen in Absatz 6 deutlich. Es gibt daher zukünftig zwei Genehmigungsverhältnisse. Die stets erforderliche Genehmigung nach Absatz 2 erfolgt von der Regulierungsbehörde gegenüber dem Betreiber der Schienenwege. Die Genehmigung der längeren Laufzeit erfolgt von der Regulierungsbehörde, wie derzeit auch, gegenüber dem Zugangsberechtigten. Prüfungsgegenstand der Genehmigung der längeren Laufzeit sind die betriebswirtschaftlichen Kalkulationen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Zugangsberechtigten. Es ist daher nicht sachgerecht die beiden Genehmigungsverfahren zu kombinieren. Wenn man die Genehmigung der längeren Laufzeit auch über den Betreiber der Schienenwege abwickeln wollte, müssten die Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise Zugangsberechtigten zunächst ihre strategische Angebotsplanung und betriebswirtschaftliche Berechnung dem Betreiber der Schienenwege offenlegen. Ungeachtet dessen entfalten beide Genehmigungen Rechtswirkung sowohl für den Betreiber der Schienenwege als auch für den Zugangsberechtigten.

Zu Buchstabe d (Absatz 8 Satz 2 und 3)

Vereinfachung des Verfahrens. Es wird gesetzlich geregelt, dass im Falle einer Veröffentlichung im Internet dies auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege erfolgen muss. Eine Bekanntmachung der Internetseite im Bundesanzeiger ist damit entbehrlich.

Zu Buchstabe e (Absatz 10)

In Satz 1 wird weiterhin für die Koordinierung von Rahmenverträgen auf die Verfahren aus § 52 Absatz 7 und 8 zurückgegriffen. Satz 2 enthält eine weitere Ausnahmeregelung von der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545, die aufgrund der Vorabgenehmigung der Rahmenverträge möglich geworden ist. So muss der Betreiber der Schienenwege die umfassenden Verfahrensanforderungen an die Koordinierung von Rahmenverträgen und Trassenanmeldungen aus Rahmenverträgen aus Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 nicht anwenden. Durch die Nichtanwendung des Artikels 10 muss der Betreiber der Schienenwege aber nicht mehr zu Lasten bestehender Rahmenverträge neuen Rahmenverträgen den Vorzug geben, wenn diese zu einer „besseren Nutzung“ der Infrastruktur führen. Diese Wirkung stellt die wesentliche Funktion des Rahmenvertrags, die längerfristige Absicherung von Verkehren und damit von Investitionen, wieder sicher. So wird ein rechtlicher Rahmen für ein Angebot von Rahmenverträgen geschaffen, der nützlich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr und sonstige Zugangsberechtigte ist.

Zu Buchstabe f (Absatz 11 Satz 1)

Sprachliche Anpassung des Verweises auf die Durchführungsverordnung (EU) 2016/545.

Zu Nummer 29 (§ 49a - neu -)

Die Vorschrift regelt das Verfahren bei der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde und gestaltet damit die durch § 49 Absatz 2 eingeführte Genehmigungspflicht aus. Das Verfahren läuft wie folgt ab: Zuerst einigen der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigte sich inhaltlich über den Abschluss eines Rahmenvertrages. Den ausgehandelten, sozusagen unterschriftsreifen, Rahmenvertrag legt der Betreiber der Schienenwege dann der Regulierungsbehörde zur Genehmigung vor. Der Antrag kann dabei schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde erfolgen.

Der Antragsinhalt muss die Angaben enthalten, die die Regulierungsbehörde zur Prüfung und Genehmigung des Rahmenvertrages benötigt. Dies ist die Rahmenkapazitätserklärung gemäß Artikel 3 (falls Aktualisierungen erfolgt sind, die noch nicht veröffentlicht wurden) und Angaben zu den in Vorbereitung des Vertragsschlusses erfolgten Prüfungen gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545.

Über die Ablehnung eines im Koordinierungsverfahren unterlegenen Rahmenvertrags muss die Regulierungsbehörde, wie bisher, gemäß § 72 Satz 1 Nummer 4 unterrichtet werden.

Der Betreiber der Schienenwege erhält eine Antragsbestätigung und wird unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Angaben hingewiesen. Der Antrag gilt als genehmigt, wenn die Regulierungsbehörde nicht innerhalb von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen entscheidet.

Die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen kann – wie bisher – vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt werden und ihm gegenüber erfolgen.

Zu Nummer 30 (§ 50 Absatz 1)

Der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU wurde durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt. Dieser Beschluss ist unmittelbar anwendbar und steht insoweit der Anlage 8 entgegen, mit der der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU umgesetzt wurde.

Der Verweis auf Anlage 8 wird daher (wie diese selbst) aufgehoben. Damit die Regelungen zum Zuweisungsverfahren weiterhin leicht auffindbar sind, wird auf den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 verwiesen.

Zu Nummer 31 (§ 51 Absatz 1 Satz 2)

Folgeänderung zur Aufhebung der Anlage 8. Der aktuelle Delegierte Beschluss (EU) 2017/2075 regelt in Nummer 3 nur einen Rahmen für die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten im Netzfahrplan. Da eine Frist weiterhin benötigt wird, wird durch die Änderung die bisher in Anlage 8 Nummer 3 geregelte Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten im Netzfahrplan übernommen.

Zu Nummer 32 (§ 52 Absatz 10 - neu -)

Das Höchstpreisverfahren stellt eine Ausnahme vom festgelegten Grundsatz dar, dass der Betreiber der Schienenwege nur genehmigte Entgelte erheben darf. Der neue Absatz 10 weist auf diese Ausnahmesituation hin und regelt, dass im Verfahren nach § 52 Absatz 8 das Höchstgebot als genehmigtes Entgelt gilt.

Zu Nummer 33 (§ 52a - neu -)

Der neue § 52a enthält eine Erprobungsklausel, mit der neue Modelle der Kapazitätszuweisung und Fahrplanerstellung in Pilotprojekten ausprobiert werden können. Aus den gewonnenen Erfahrungen können dann Vorschläge für Gesetzesänderungen entwickelt werden. Die Neuregelung ermöglicht auch die Teilnahme am europäischen Projekt Redesign of the International Timetabling Process (TTR). Weiterer Anwendungsbereich ist die Einführung des Deutschlandtakts probeweise auf ausgewählten Strecken. Die Pilotprojekte können rechtlich jeweils unterschiedlich ausgestaltet werden, so dass auch verschiedene rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten erprobt werden können.

Die Strecken für die Pilotprojekte werden dabei durch eine Verordnung festgelegt. Die Verordnung bedarf gemäß Artikel 80 Absatz 2 GG der Zustimmung des Bundesrates. Für die mit der Verordnung festgelegten Strecken hat der Betreiber der Schienenwege einen Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen, mit dem die Ziele des Pilotprojektes umgesetzt werden sollen. Die Verordnung kann neben der Festlegung der Strecken Vorgaben zum Verfahren und zu den Konstruktionsparametern enthalten.

Auch im Hinblick auf Absatz 1 Satz 4 können dem Betreiber der Schienenwege Kriterien vorgegeben werden. So kann zum Beispiel dem Betreiber der Schienenwege eine besondere Berücksichtigung der Verkehrsbedarfe oder des gesellschaftlichen Nutzens der Verkehrsdienste vorgegeben werden. Hinsichtlich der Ermittlung der Bedarfe können die Verkehrsprognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur genutzt werden.

Die Vorgaben für den Betreiber der Schienenwege in der Verordnung gemäß Absatz 1 Satz 3 und Satz 4 können entweder ohne zeitliche Befristung oder zeitlich befristet (z.B. auf eine Netzfahrplanperiode) erfolgen. Dies kann ebenfalls in der Verordnung festgelegt werden.

Da es sich um eine Ausnahmenvorschrift zur Erprobung neuer Modelle handelt, muss der Kapazitätsnutzungsplan von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichen. Die Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen. Erfahrungen mit den Pilotprojekten werden von der Regulierungsbehörde im Rahmen der Marktüberwachung erhoben, vgl. dazu § 17.

Die Ausgestaltung des Kapazitätsnutzungsplans als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und in diesem Zusammenhang auch die Einhaltung des § 52a und der in der Verordnung gemachten Vorgaben durch den Betreiber der Schienenwege unterliegt der Kontrolle der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde.

Zu Nummer 34 (§ 53 Absatz 1)**Zu Buchstabe a (Satz 1)**

Folgeänderung zur Aufhebung der Anlage 8. Der Inhalt des Verweises wird nun neu in § 51 Absatz 1 Satz 2 geregelt und die Vorschrift entsprechend angepasst.

Zu Buchstabe b (Satz 3 - neu -)

Die Änderung korrigiert eine Unstimmigkeit bei der Netzfahrplanerstellung. Gemäß § 54 Satz 1 Nummer 2 ist, wenn der endgültige Netzfahrplanentwurf feststeht, dem Zugangsberechtigten eine etwaige Ablehnung des Antrags mitzuteilen und zu begründen. An dieser Stelle ist die Begründung allerdings wertlos, da sie zu spät erfolgt. Das Unterrichtsverfahren zur beabsichtigten Trassenablehnung ist dann bereits durchgeführt worden. Für den Zugangsberechtigten ist es dagegen sinnvoll, wenn die Begründung schon bei Einleitung der Anhörung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf vorliegt. In diesem Fall kann der Zugangsberechtigte die Ausführungen des Betreibers der Schienenwege bei der Frage, ob er Beanstandungen im Sinne von § 53 Absatz 2 geltend machen will, mitberücksichtigen.

Zu Nummer 35 (§ 54 Satz 1 Nummer 2)

Folgeänderung zur Einführung des § 52 Absatz 1 Satz 3, vgl. Begründung zu Nummer 35 Buchstabe b.

Zu Nummer 36 (§ 56)**Zu Buchstabe a (Überschrift) und Buchstabe b (Absatz 1 Satz 1)**

Die Änderungen dienen der sprachlichen Klarstellung. Die bisherige Formulierung ist unpräzise, da nach dem Grundsatz „Keine Zugfahrt ohne Fahrplan“ letztendlich auch die Zugtrassen des Gelegenheitsverkehrs im Netzfahrplan hinterlegt werden. Um dies zu verdeutlichen, wird die Formulierung in „Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans“ geändert und damit eine Formulierung aus der Vorschrift zum Gelegenheitsverkehr in § 14 der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung wieder eingeführt.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Satz 1 ist eine Folgeänderung zur Änderung des Absatzes 1 Satz 1. Der neue Satz 2 dient der Klarstellung, dass die Kapazitätsreserven nur bei festgestelltem Bedarf vorzuhalten sind.

Zu Nummer 37 (§ 59)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Der Absatz 1 wird neugestaltet. Der Inhalt des bisherigen Satz 3 wird zu den neuen Nummern 5 und 6 des Satzes 2. Der Wortlaut des Satzes 2 Nummer 4 wird an den Wortlaut der Nummern 5 und 6 angepasst, indem einheitlich der Begriff „Maßnahmen“ verwendet wird.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 bis 5 - neu -)

Der neue Absatz 3 erhöht die Prüffintensität der Aufsichtsbehörden durch die Feststellung, dass die gesetzlichen Voraussetzungen durch den Plan erfüllt werden. Zudem ermöglicht er den Aufsichtsbehörden eine Mitgestaltung, insbesondere durch die Empfehlung besonders geeigneter Maßnahmen.

Der Absatz 4 schafft mehr Transparenz, insbesondere gegenüber den Zugangsberechtigten.

Der neue Absatz 5 enthält eine Regelung, unter welchen Voraussetzungen ein einmal erstellter und veröffentlichter Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aktualisiert oder geändert werden kann. Diese fehlte bislang. Zukünftig ist dies nach demselben Verfahren wie die Erarbeitung des ursprünglichen Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität möglich.

Zu Buchstabe c (Absatz 6 - neu -)

Anpassung der Nummerierung.

Zu Buchstabe d (Absatz 7 - neu -)

Der neue Absatz 7 führt eine Umsetzungspflicht für die Maßnahmen des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ein, für die eine positive Entscheidung über die Finanzierung getroffen wurde.

Der Absatz 6 (Absatz 3 a.F.) wird dabei nicht verändert. Es wird weiterhin nicht verlangt, dass die Betreiber der Schienenwege eigene Mittel aufwenden müssen. Vielmehr ist jeweils auf die Entscheidung über die Gewährung öffentlicher Mittel abzustellen. Bei Eisenbahnen des Bundes ist ggf. die Entscheidung über die Mittelverwendung aus dem entsprechenden Haushaltstitel entscheidend.

Zu Buchstabe e (Absatz 8 - neu -)

Anpassung der Nummerierung.

Zu Buchstabe f (Absatz 9 - neu -)

Anpassung der Nummerierung.

Zu Doppelbuchstabe aa und Doppelbuchstabe bb (Satzteil vor Nummer 1 und Nummer 1)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc und Doppelbuchstabe dd (Nummer 3 - neu -)

Bei Nummer 3 handelt es sich um eine Konkretisierung von Nummer 2 und des dort erwähnten Falles der fehlenden finanziellen Tragfähigkeit in Bezug auf das in Absatz 6 und 7 ausgestaltete Verfahren. Daher handelt es sich

nicht um eine getrennt zu sehende Ausnahme. Die Konformität mit den im EU-Recht vorgesehenen Ausnahmen ist daher gegeben.

Zu Buchstabe g

Anpassung der Nummerierung und redaktionelle Anpassung eines Verweises.

Zu Nummer 38 (§ 60 Absatz 2a - neu -)

In § 60 Absatz 2 ist ein besonderes Kündigungsrecht für die Betreiber der Schienenwege enthalten, wenn zugewiesene Zugtrassen nicht in Anspruch genommen werden. Der neue Absatz 2a ergänzt das Kündigungsrecht und führt dazu eine Informationspflicht für den Betreiber der Schienenwege ein. Wenn eine Kündigung wegen Nichtnutzung einer Zugtrasse erfolgt ist und über die gekündigte Zugtrasse zuvor ein Koordinierungs- oder Höchstpreisverfahren gemäß § 52 geführt wurde, müssen die nicht oder nur nachrangig berücksichtigten Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege über die Kündigung informiert werden. So wird sichergestellt, dass die nur begrenzt vorhandene Kapazität bestmöglich genutzt wird und unterlegene Interessenten dennoch eine Trasse erhalten können. Ziel der Vorschrift ist es zu verhindern, dass Schienenwegekapazität ungenutzt brach liegt, obwohl Interesse daran besteht.

Ein denkbarer Anwendungsfall ist, dass ein Konfliktfall über das Höchstpreisverfahren entschieden wird und so einem EVU eine Trasse für eine Fernverkehrsverbindung zugeteilt wird, da mit dieser aufgrund des längeren Laufwegs ein höheres Entgelt erzielt werden kann als mit einer konkurrierenden Trasse des Nahverkehrs. Wird die Trasse jedoch nicht in Anspruch genommen und erfolgt eine Kündigung, sind die unterlegenen Zugangsberechtigten darüber zu informieren, so dass sie die Kapazität erneut beantragen können.

Zu Nummer 39 (Kapitel 4)

Das Kapitel 4 enthielt Regelungen für die Regulierung einer besonderen Gruppe von Serviceeinrichtungen, den Wartungseinrichtungen. Bei der Schaffung des ERegG wurden weitgehende Ausnahmen für Wartungseinrichtungen von den im Übrigen geltenden regulierungsrechtlichen Anforderungen für Serviceeinrichtungen vorgesehen, da vermutet wurde, dass ein funktionierender Wettbewerb besteht. Wartungseinrichtungen wurden daher bis zum 01.01.2021 über § 63 von fast allen Vorschriften des ERegG ausgenommen.

Zur Unterstützung des weiteren Gesetzgebungsprozesses wurde die Regulierungsbehörde gemäß §§ 64 und 65 beauftragt zu untersuchen, ob die Verhältnisse auf dem Markt für Wartungseinrichtungen diese Ausnahmen auch in Zukunft rechtfertigen. Die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde hat im April 2020 ihren umfassenden Bericht zu den Märkten für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen vorgelegt. Als Ergebnis ihrer Untersuchungen schlägt die Bundesnetzagentur differenziertere Ausnahmeregelungen von der Regulierung als bislang vor, da der Wettbewerb in den fünfzehn identifizierten Marktsegmenten unterschiedlich ausgeprägt sei. Festgestellt wurde zum Beispiel fehlender Wettbewerb bei der Instandhaltung von Triebzügen des Schienenpersonenfernverkehrs, moderater Wettbewerb bei der Instandhaltung von Elektrolokomotiven und stabiler Wettbewerb bei der Instandhaltung von Güter- und Kesselwagen.

Die weitgehenden Ausnahmen für die Wartungseinrichtungen waren nur möglich, weil die Richtlinie 2012/34/EU selbst nur wenige Anforderungen an die Regulierung von Serviceeinrichtungen stellt und die Kommission ermächtigt wurde, die Einzelheiten des Verfahrens in einem Durchführungsrechtsakt zu regeln. Seit dem Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 besteht teilweise entgegenstehendes Europarecht, welches Anwendungsvorrang gegenüber § 63 genießt.

Die Entscheidung für die vollständige Aufhebung des Kapitels 4 beruht auf diesen beiden Umständen.

Die bisher in § 63 Absatz 1 geregelte Ausnahme, nach der nur sehr eingeschränkte Nutzungsbedingungen erstellt werden mussten, darf nicht mehr angewendet werden, da die Betreiber von Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 und Artikel 4 nach Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 immer eine Beschreibung der Serviceeinrichtung, in diesem Gesetz weiterhin mit dem eingeführten Begriff Nutzungsbedingungen bezeichnet, aufstellen müssen, die mehr umfassen als bisher in § 63 vorgesehen. § 63 Absatz 1 war daher zu streichen.

Bisher ist in § 63 Absatz 2 Halbsatz 1 vorgesehen, dass eine Information über eine beabsichtigte Ablehnung eines Antrags auf Nutzung und die Begründung der Ablehnung nicht erforderlich sind. Diese Ausnahme ist ebenfalls nicht mehr zulässig, da die Artikel 8 bis 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 die Vorgaben des § 13

weiter konkretisiert und detaillierte Verfahrensregelungen für Anträge auf Kapazität in Serviceeinrichtungen aufstellen. Artikel 13 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 regelt ausdrücklich, dass Ablehnungsanträge zu begründen sind.

Die bisher in § 63 Absatz 2 Halbsatz 2 geregelte Befreiung von den Entgeltvorschriften wird fortgeführt und ist nun in § 32 Absatz 3 geregelt.

Aus der weitgehenden Gleichbehandlung der Wartungseinrichtungen mit anderen Serviceeinrichtungen folgt aber auch, dass sich Wartungseinrichtungen bei Vorliegen der Voraussetzungen von den Regulierungsregelungen befreien lassen können. Über eine Kombination der Befreiungen aus § 2b Absatz 2 und Artikel 2 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 kann eine Serviceeinrichtung, die in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern tätig ist, die vergleichbare Leistungen erbringen, weitgehend befreit werden. Im Unterschied zur Geltung des § 63 müssen die aufgestellten Nutzungsbedingungen neben den Voraussetzungen zur Betriebssicherheit mit dem in Artikel 4 Buchstabe a bis d Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 geregelten Mindestinhalt (u.a. Kontaktdaten, Öffnungszeiten, angebotene Leistungen und technische Anforderungen der Nutzung) aufgestellt und auf der Internetseite der Serviceeinrichtung oder in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. Diese Angaben werden üblicherweise bereits freiwillig zur Verfügung gestellt, da sie den Wartungseinrichtungen in einem wettbewerbsorientierten Umfeld dazu dienen, potentielle Nutzer über das Angebot zu informieren und sie als Kunden zu gewinnen. Für Wartungseinrichtungen, die auf funktionierenden Märkten tätig sind, dürfte sich die Situation bei Aufhebung des Kapitels 4, wenn überhaupt, nur geringfügig ändern. Die oben angesprochene Untersuchung der Bundesnetzagentur liefert hierfür wertvolle Erkenntnisse.

Zu Nummer 40 (§ 68)

Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Der Anwendungsbereich des § 68 Absatz 3 wird auf unmittelbar geltende Rechtsakte der EU erweitert und dem § 67 Absatz 1 angeglichen. Hierdurch kann künftige Auslegungsarbeit vermieden werden.

Außerdem wird anstelle des Begriffs „Regelungen“ der Begriff „Maßnahmen“ eingefügt. Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung, da dieser Begriff die Aufzählung aller in § 66 Absatz 4 benannten Gegenstände umfasst, die neben Regelungen auch Entscheidungen umfasst.

Zu Buchstabe b (Absätze 4 und 5)

Folgeänderungen. Der Inhalt des Absatzes 4 wird jetzt im neuen § 77a Absatz 1 und 2 geregelt. Der Inhalt des Absatzes 5 findet sich im neuen § 77 Absatz 8.

Zu Nummer 41 (§ 70 Absatz 3)

Die Änderungen dienen der sprachlichen Klarstellung des Regelungsinhalts.

Zu Nummer 42 (§ 72)

Zu Buchstabe a (Satz 1 Nummer 4)

Folgeänderung aufgrund der Einführung des § 49 Absatz 2 und § 49a. Der Betreiber der Schienenwege muss wegen der Genehmigungspflicht vor Vertragsabschluss sämtliche Rahmenverträge und deren Änderung der Regulierungsbehörde zur Genehmigung vorlegen. Eine Unterrichtung ist daher nur noch bei der beabsichtigten Ablehnung von Rahmenverträgen erforderlich.

Zu Buchstabe b (Satz 2)

Anpassung und Korrektur von Verweisen. § 72 enthält mehrere Sätze, so dass der Verweis zu Beginn des Satzes 2 richtigerweise auf den Satz 1 Nummer 1 bis 3 erfolgen muss. Da das Koordinierungsverfahren für Serviceeinrichtungen nicht mehr in § 13 geregelt ist, sondern in Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177, wird der Verweis angepasst.

Zu Nummer 43 (§ 73)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)****Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)**

Redaktionelle Änderung. Der Wortlaut des Absatzes 1 besteht nur aus einem Satz. In den Verweisen auf Absatz 1 ist daher die Angabe „Satz 1“ falsch und an allen Stellen zu streichen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Sätze 2 und 3 - neu -)

Die Änderungen dienen der Verfahrensbeschleunigung. Bisher muss der vollständige Ablauf der Prüffrist abgewartet werden, bevor zum Beispiel die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kraft treten können oder bis das betreffende Eisenbahninfrastrukturunternehmen einem Zugangsberechtigten die Ablehnungsentscheidung wirksam mitteilen kann. Dies gilt auch dann, wenn die Regulierungsbehörde zügig zu dem Ergebnis kommt, dass sie von ihrer Ablehnungsbefugnis keinen Gebrauch machen wird, weil keine Rechtsverletzungen ersichtlich sind. Die Ergänzung ermöglicht nun ein Inkrafttreten oder eine Veröffentlichung vor Fristablauf, wenn die Regulierungsbehörde dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen mitteilt, dass sie das Ablehnungsrecht nicht ausüben wird.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Redaktionelle Änderung. Der Wortlaut des Absatzes 1 besteht nur aus einem Satz. In den Verweisen auf Absatz 1 ist daher die Angabe „Satz 1“ falsch und an allen Stellen zu streichen.

Zu Buchstabe c (Absatz 4)

Sprachliche Klarstellung. Bisher stellt die Vorschrift auf eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs „durch das Unternehmen“ ab. Prüfungsmaßstab für den Verzicht auf die Unterrichtung ist aber, ob durch die jeweilige „Entscheidung“ im Sinne des § 72 eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten ist. Konkret bezogen auf den Fall des § 72 Satz 1 Nummer 5 ist die mögliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die beabsichtigte Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu prüfen. Um diesen Bezug deutlich zu machen, wird die Formulierung angepasst.

Zu Nummer 44 (§ 77)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 2)**

Die Änderung ermöglicht es auch der Abteilung, im Rahmen ihrer Tätigkeit Auskunftsbeschlüsse und andere Maßnahmen zur Erlangung von Nachweisen, Hilfsmitteln und Hilfeleistungen nach § 67 Absatz 4 bis 7 zu erlassen.

Die Aufzählung dient der sprachlichen Klarstellung.

Zu Buchstabe b (Absatz 6 Satz 3 und 4)

Durch die Änderung wird der gesetzliche Regelfall der öffentlichen mündlichen Verhandlung aufgehoben. Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung liegt zukünftig, wie bereits in anderen Regulierungsbereichen, im Ermessen der Beschlusskammer oder erfolgt auf Antrag eines Beteiligten.

Bisher führt die Beschlusskammer jährlich rund 300 Verfahren durch, in denen bislang jeweils eine öffentliche mündliche Verhandlung vorgesehen war. Auf deren Durchführung konnte bislang nur im Einverständnis mit allen Verfahrensbeteiligten verzichtet werden. Die Beschlusskammer fragt daher in denjenigen Verfahren, in denen aus ihrer Sicht die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung keinen Erkenntnisgewinn verspricht, ob die Verfahrensbeteiligten mit einem Entfall einer Verhandlung einverstanden sind. Im Ergebnis führt die aufwändige Abfrage dazu, dass bei mehr als 80 Prozent der Beschlusskammervorfahren keine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt wird.

Die gesetzlichen Vorschriften werden deshalb an die tatsächlichen verfahrensrechtlichen Bedürfnisse angepasst. Zur Ausgestaltung der Vorschrift wird auf die für die Beschlusskammern im Energiebereich geltenden Regelung des § 67 Absatz 3 Satz 1 und 2 Energiewirtschaftsgesetz zurückgegriffen. Dies ermöglicht auch der Eisenbahn-Beschlusskammer, nach pflichtgemäßem Ermessen über die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu entscheiden.

Zu Buchstabe c (Absatz 8 - neu -)

Der Inhalt des bisherigen § 68 Absatz 5 wurde in den neuen § 77 Absatz 8 überführt. Zusätzlich wird die Regelung allgemeiner formuliert und bildet so die Rechtsgrundlage für die Veröffentlichung von weiteren Entscheidungen, wie den für den Eisenbahnmarkt sehr bedeutsamen Genehmigungsentscheidungen nach § 33 oder § 45.

Zu Nummer 45 (§ 77a - neu -)

Der neue § 77a fasst die Vorschriften zum gerichtlichen Verfahren gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde zusammen.

Die Absätze 1 und 2 enthalten Vorschriften zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung und des Vorverfahrens, die bisher in § 68 Absatz 4 geregelt waren.

Der neue Absatz 3 dient der Verfahrensbeschleunigung. Angelehnt an eine Vorschrift aus einem anderen Regulierungsbereich, nämlich § 137 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz in der zum Jahresende 2020 geltenden Fassung, wird der Instanzenzug verkürzt.

Zukünftig sind im Falle von Entscheidungen der Regulierungsbehörde die Berufung gegen ein Urteil und regelmäßig auch die Beschwerden nach der VwGO oder nach dem GVG gegen eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichts ausgeschlossen. Der derzeit dreizügige Instanzenzug und die damit einhergehenden Entscheidungszeiträume im Eisenbahnrecht tragen dagegen den Bedürfnissen der Marktbeteiligten nach Planungssicherheit und Rechtssicherheit nicht hinreichend Rechnung. Im Übrigen kann die Mittelinstanz ihre typische Funktion, nämlich die Rechtsprechung der verschiedenen Verwaltungsgerichte im jeweiligen Obergerichtsbezirk zu harmonisieren, im Eisenbahnbereich angesichts der Alleinzuständigkeit des Verwaltungsgerichts Köln für Klageverfahren gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde aufgrund des Sitzes der Bundesnetzagentur in Bonn ohnehin nicht erfüllen.

Zu Nummer 46 (§ 78 Absatz 1 Nummer 2)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 47 (§ 79)

Die Vorschrift zum Eisenbahninfrastrukturbeirat wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in zwei Absätze gegliedert. Der neue Absatz 1 besteht aus dem unveränderten Wortlaut der Sätze 1 bis 3 und regelt die Aufgaben und Befugnisse des Eisenbahninfrastrukturbeirats. Der neue Absatz 2 regelt das Anhörungsverfahren des Eisenbahninfrastrukturbeirats durch die Regulierungsbehörde. Der bisherige Wortlaut des Satzes 4 wird ergänzt, so dass in Zukunft auch schriftliche Anhörungen möglich sind.

Die Änderung ist notwendig, da der Eisenbahninfrastrukturbeirat im Gegensatz zu Beiräten aus anderen Regulierungsbereichen weitergehende Anhörungsrechte hat. Diese Anhörungen müssen innerhalb der engen Verfahrensfristen des ERegG stattfinden, was nicht ohne Weiteres mit dem Sitzungskalender des Eisenbahninfrastrukturbeirates, der rund sechs Sitzungen im Jahr abhält, in Einklang zu bringen ist. Da weder eine Änderung der Aufgaben und Befugnisse des Eisenbahninfrastrukturbeirats, noch eine Verlängerung der Entscheidungsfristen der Regulierungsbehörde beabsichtigt ist, wird ein schriftliches Anhörungsverfahren durchgeführt, um den Interessen beider Beteiligten Rechnung zu tragen.

Zu Nummer 48 (Kapitel 5)

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 49 (§ 80)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 bis 6)**

Streichung nicht mehr erforderlicher Übergangsvorschriften.

Zu Buchstabe b (Absatz 1 - neu -)

Redaktionelle Folgeänderung (neue Absatznummerierung).

Zu Buchstabe c (Absatz 2 - neu -)

Redaktionelle Änderungen. Neue Absatznummerierung und Korrektur eines Verweises.

Zu Buchstabe d (Absätze 3 bis 5 - neu -)

Einführung neuer Übergangsvorschriften.

Der neue Absatz 3 enthält eine Übergangsregelung zu § 10a und § 31a. Es wird bestimmt, dass die neuen Entgeltregelungen erst bei einer Änderung der Zugangsbedingungen zu berücksichtigen sind. Spätestens zur Netzfahrplanperiode 2022/2023 müssen die Zugangsbedingungen angepasst werden, falls zwischenzeitlich keine Änderung erfolgt ist.

Der neue Absatz 4 regelt den Umgang mit Vereinbarungen nach § 37 Absatz 3 und schreibt im Wesentlichen den Status quo für bestehende Verträge fort. Die Bemessungsgröße ist in der Regel die Nutzung des Bahnhofs, so dass der Entgeltbestandteil – abweichend von § 31 Absatz 1 in EUR je Nutzungsfall oder Halt an den Betreiber der Eisenbahnanlagen zu entrichten ist.

Neue Verträge bezüglich abweichender Stationsentgelte für Personenbahnhöfe sind weiterhin möglich. Aufgrund der Änderungen in § 37 Absatz 1 und 2, die Folgeänderungen der Änderungen der Anlage 1 sind, dürfen diese neuen Verträge aber keine Regelungen bezüglich der Bahnsteige und Zugangswege mehr enthalten, da diese nun Eisenbahnanlagen sind und damit keine Bestandteile der Serviceeinrichtung Personenbahnhof, für die die Stationsentgelte gezahlt werden, sind.

Der neue Absatz 5 legt fest, dass auf Entscheidungen der Regulierungsbehörde, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes ergangen sind, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltende Rechtslage anzuwenden ist. Erst die ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch die Regulierungsbehörde ergangenen Entscheidungen fallen unter die neue Regelung des § 77a Absatz 3.

Zu Nummer 50 (§ 81)

Rechtsbereinigung. Die in der Vorschrift enthaltenen Befristungen sind abgelaufen.

Zu Nummer 51 (Anlage 1)**Zu Buchstabe a (Überschrift)**

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe b und Buchstabe c (Nummer 2 und Nummer 6 - neu -)

Die Richtlinie 2012/34/EU definiert den Begriff der „Eisenbahninfrastruktur“ in Artikel 3 Absatz 3 durch einen Verweis auf den Anhang I. Derselbe Weg wurde bereits in Artikel 3 der Vorgängerrichtlinie 91/440/EWG gewählt. Im Unterscheid zur derzeitigen Rechtslage war der Anhang selbst nicht in der Richtlinie 91/440/EWG enthalten, sondern es wurde auf Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nummer 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nummer 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 Bezug genommen.

Der Umfang des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ hat sich über die Jahre nur geringfügig verändert, viele Formulierungen sind seit 1970 unverändert, nur wenige wurden geringfügig geändert. So umfasste der Begriff der Eisenbahninfrastruktur gemäß der Richtlinie 91/440/EWG „Personenbahnsteige und Laderampen“ und „Straßenanlagen auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen, einschließlich der Zufahrtsstraßen“.

Dieser Tradition folgend hat der EuGH im Urteil vom 10.07.2019 in der Rechtssache C-210/18 entschieden, dass der Wortlaut des Anhang I im wörtlichen Sinn zu verstehen ist und Personenbahnsteige zu den Eisenbahnanlagen gehören, und dies auch dann, wenn sie innerhalb der Serviceeinrichtung Personenbahnhof liegen.

Bei der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU im Jahr 2016 wurde erstmalig eine 1:1-Umsetzung gewählt, zuvor erfolgten sinnngemäße Übertragungen der Richtlinien. Gerade im Fall der sinnngemäßen Umsetzung einer Aufzählung in eine beschreibende Begriffsbestimmung können nicht alle Details berücksichtigt werden. Diese Problematik trat dann bei der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zu Tage. Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur nach der Richtlinie 2012/34/EU umfasst (wie bereits zuvor) nicht nur Schienenwege und deren Bestandteile, sondern mit den Personenbahnsteigen und den Laderampen auch Teile der Serviceeinrichtungen. Zur Lösung wurde

zum einen im ERegG der neue Begriff der „Eisenbahnanlagen“ geschaffen, da der Begriff der Eisenbahninfrastruktur im Allgemeinen Eisenbahngesetz bereits belegt ist. Zum anderen wurde der Umfang der Eisenbahnanlagen so reduziert, dass alle in der Anlage 1 aufgezählten Eisenbahnanlagen vom bisherigen Betreiber der Schienenwege betrieben werden. Zur Begründung wurde Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU nach dem Sinn und Zweck der Regelung so ausgelegt, dass nicht gewollt sein kann, dass ein Personenbahnhof und Personenbahnsteige unterschiedlich reguliert werden.

Bei der Schaffung des ERegG wurden daher entgegen der späteren Interpretation der Richtlinie 2012/34/EU durch den EuGH die „Personenbahnsteige“ den Personenbahnhöfen in Anlage 2 zugeschlagen. Diese Entscheidung wird durch die Änderung nun korrigiert. Die Änderung beseitigt auch die übrigen bisher bestehenden Abweichungen der Anlage 1 von Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU, da bei Laderampen und Zugangswegen eine vergleichbare Situation besteht. Die 1:1-Umsetzung ist damit umfassend erfüllt.

Sämtliche Eisenbahnanlagen der Anlage 1 stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Schienenweg, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 2. Die Richtlinie spricht insoweit von der Zugehörigkeit zu den Haupt- und Dienstgleisen. Anlage 1 spricht insoweit unter Anwendung des deutschen Sprachgebrauchs von der Zugehörigkeit zu den Haupt- und Nebengleisen. Letzterer Begriff ist im regulierungsrechtlichen Kontext des ERegG im Sinn von Ausweich- oder Umleitungsgleisen zu verstehen. Die als Eisenbahnanlagen detailliert aufgezählten Grundstücke, Gebäude, technische Einrichtungen und sonstige Gegenstände sind als Bestandteile oder Annexe des Schienenweges zu verstehen. Ohne sie ist eine Zugfahrt entweder bereits technisch nicht möglich oder kann nicht wirtschaftlich sinnvoll durchgeführt werden kann. Dazu gehört, wie hier im Falle der nun notwendig geordneten Neuordnung von Personenbahnsteigen, Laderampen und Zugangswegen auch, dass Passagiere und Güter den für sie bestimmten Zug vom öffentlichen Straßenraum aus erreichen können.

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Folgeänderung

Zu Nummer 52 (Anlage 2 Nummer 2)

Zu Buchstabe a (Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa und Doppelbuchstabe bb (Buchstabe a und Buchstabe b)

Folgeänderungen zu Änderungen der Anlage 1.

Zu Doppelbuchstabe cc (Buchstabe g - neu -)

Der neue Buchstabe g entspricht dem Wortlaut des Anhang II Nummer 2 Buchstabe g der Richtlinie 2012/34/EU. Auch in Bezug auf die See- und Binnenhäfen werden die bisherigen sinngemäßen Umsetzungen in den Sätzen 2 und 3 aufgehoben und in Zukunft allein auf den europarechtlich geregelten Umfang abgestellt.

Zu Doppelbuchstabe dd (Buchstabe h – neu -)

Redaktionelle Folgeänderung (Nummerierung).

Zu Doppelbuchstabe ee (Buchstaben i und j - neu -)

Weiterentwicklung der Vorschrift. Der Richtlinie 2012/34/EU und damit auch dem ERegG liegt die Vorstellung zugrunde, dass Eisenbahnen entweder elektrisch oder durch Brennstoffe (Diesel oder Kohle) mit Energie versorgt werden. Dementsprechend zählen Oberleitungen und Stromschienen gemäß Anlage 1 Nummer 9 zu den Eisenbahnanlagen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme gemäß dem bisherigen Buchstaben h zu den Serviceeinrichtungen.

Tankstellen für Triebzüge, die mit Wasserstoff angetrieben werden, oder ortsfeste Ladeeinrichtungen für Batterielokomotiven können nur schwer unter den bisherigen Buchstabe h subsumiert werden. Aufgrund der steigenden Bedeutung von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben für die Strecken, die nicht elektrifiziert werden, wird der Umfang der Serviceeinrichtungen daher erweitert. Es wird bewusst eine allgemeine Formulierung ohne Nennung von Beispielen gewählt, um zukünftige Entwicklungen nicht auszuschließen.

Durch die Änderung werden zusätzlich zu den Brennstoffen auch alternative Kraftstoffe von der Regelung im neuen Buchstaben i umfasst. Anwendungsfälle sind zum Beispiel Diesel- und Wasserstofftankstellen.

Der neue Buchstabe j regelt Ladeeinrichtungen für batteriebetriebene Schienenfahrzeuge. Voraussetzung ist, dass der Ladevorgang mit elektrischer Energie ausschließlich während des Stillstandes des Fahrzeuges erfolgt. Auf eine beispielhafte Aufzählung wurde verzichtet, damit möglichst viele Bauarten umfasst werden. Wie genau der Ladevorgang erfolgt, z. B. über ein Kabel, eine Oberleitung oder per Induktion, ist nicht ausschlaggebend. Die Regelung zur Bereitstellung und Abrechnung des Ladestroms ist an die Regelung zur Bereitstellung und Abrechnung von Fahrstrom aus Nummer 3 Buchstabe a angelehnt.

Aus der Einordnung als Serviceeinrichtung folgt, dass es sich bei der Ladeeinrichtung um eine von den Eisenbahnanlagen abgegrenzte Anlage handelt. Oberleitungen und sonstige Eisenbahnanlagen gemäß Anlage 1 Nummer 9 entlang von Gleisen, die zur Elektrifizierung von Strecken dienen, bleiben auch dann Eisenbahnanlagen, wenn an ihnen während des Fahrzeugstillstandes Batterien aufgeladen werden. Die Abrechnung dieser Energie erfolgt über Nummer 3 Buchstabe a, auch wenn der „Fahrstrom“ hier zum Teil auch zum Laden verwendet wird.

Von dieser Betrachtung unabhängig ist der Schienenzugang, den jede Serviceeinrichtung benötigt. Dieser kann bei jeder Serviceeinrichtung, das heißt auch bei Tankstellen und Ladeeinrichtungen gemäß Buchstabe i und j, elektrifiziert sein.

Zu Buchstabe b und Buchstabe c (Satz 2 und 3)

Folgeänderung. Die Regelungen zu See- und Binnenhäfen finden sich nun im neuen Buchstaben g.

Zu Nummer 53 (Anlage 3 Nummer 1 Satz 2)

Redaktionelle Änderung. Der Verweis auf die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) wird durch den Verweis auf die neu eingeführte Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) ersetzt.

Zu Nummer 54 (Anlage 4)

Zu Buchstabe a (Nummer 1.3 - neu -)

Die Anreizsetzung basiert auf den für ein Basisjahr ermittelten Kosten und deren Projektion auf die Dauer der Regulierungsperiode. Da zwischen dem Basisjahr und der Regulierungsperiode eine zeitliche Lücke von teils mehreren Jahren liegt, müssen die im Basisjahr festgestellten Kosten teilweise angepasst werden, um eine taugliche Absprungbasis für die Festlegung der Obergrenzen der Gesamtkosten in der Regulierungsperiode zu bieten.

Die bisherige Form der Fortschreibung ist vergleichsweise komplex und bietet Fehlanreize. Dadurch, dass die Fortschreibung zu einem Ist-Kostenmaßstab zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode erfolgt, werden die Feststellungen des Basisjahres deutlich entwertet. Zugleich steigt der Anreiz für Betreiber der Schienenwege den Anfall von Kosten im Jahr vor Beginn der Anreizsetzung anfallen zu lassen, um für die Dauer der Regulierungsperiode eine auskömmliche Absprungbasis zu erhalten.

Gemäß Abschnitt 2.1 muss die Fortschreibung einerseits sachgerecht sein und andererseits angemessen erfolgen. Eine Kostenfortschreibung ist dann sachgerecht, wenn sie fortschreibungsfähige Positionen betrifft und nach anerkannten ökonomischen Methoden vorgenommen wird. Sie ist angemessen, wenn und soweit sie unter Gesamtschau aller Begleitumstände geboten erscheint. In der Vergangenheit ist die Beschlusskammer davon ausgegangen, dass eine Berücksichtigung dann nicht mehr angemessen ist, wenn sie dazu führt, dass sich die wirtschaftliche Situation des betroffenen Betreibers der Schienenwege im Vergleich zu einer Alleinbetrachtung des Jahres vor Beginn der Regulierungsperiode verbessert.

Die Änderungen greifen diese Überlegungen auf und dienen dazu, den Fortschreibungsprozess enger zu reglementieren und stärker an die Voraussetzungen auch innerhalb der Regulierungsperiode anzugleichen. Dies wird durch folgende Formel erreicht:

Das Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK) gemäß § 25 Absatz entspricht den Kosten des Basisjahres zu dem der Produktivitätsfortschritt und Inflationsausgleich (entsprechend § 25 Absatz 2) hinzugerechnet oder abgezogen wird. Falls einschlägig werden darüber hinaus qualifizierte Regulierungsvereinbarungen (entsprechend § 25 Absatz 3 bis 5 und §29 Absatz 5) berücksichtigt, oder das Ergebnis aufgrund von außergewöhnlichen Mehrbelastungen (entsprechend § 27) oder weil AGK nicht erreichbar ist (entsprechend § 26 Absatz 1) angepasst.

Zu Buchstabe b (Nummer 2.1)**Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)

Folgeänderung aufgrund der Änderung der Nummer 1.3.

Zu Nummer 55 (Anlage 5)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 56 (Anlage 8)

Der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU wurde durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 ersetzt. Der Beschluss ist verbindlich. Die entgegenstehenden Vorschriften der Anlage 8, mit der der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU zunächst umgesetzt wurde, dürfen nicht mehr angewendet werden und können daher aufgehoben werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 2)**

Die Zielsetzung des Gesetzes als „Allgemeines Eisenbahngesetz“ sieht vor, dass in § 2 alle Begriffsbestimmungen geregelt werden, die für Eisenbahnen insgesamt von Bedeutung sind.

Zu Buchstabe a (Absatz 6a - neu -)

Der neue Absatz regelt den Inhalt des bisherigen § 1 Absatz 5 ERegG, um den Begriff auch außerhalb des ERegG zu verankern. Dies ist notwendig, da in den Absätzen 7 bis 7e bereits in der derzeitigen Fassung der Begriff verwendet wird.

Zu Buchstabe b (Absatz 7 und 7a - neu -)

Folgeänderung zur Änderung der Anlage 1 ERegG. Durch die Änderung der Anlage 1 gilt der Grundsatz, dass alle Eisenbahnanlagen gemäß Absatz 6a in Verbindung mit Anlage 1 ERegG vom Betreiber der Schienenwege betrieben werden, nicht mehr.

Absatz 7 führt dementsprechend neu den Begriff des Betreibers von Eisenbahnanlagen ein.

In Absatz 7a wird die bisherige Begriffsbestimmung des Betreibers der Schienenwege entsprechend der neuen Rechtslage geändert. Durch die Formulierung wird deutlich, dass der Betreiber der Schienenwege ein Unterfall eines Betreibers von Eisenbahnanlagen ist. Entsprechend der oben bei Buchstabe a dargestellten Systematik und des Verweises in § 1 Absatz 4 ERegG gelten diese Begriffsbestimmungen auch für das ERegG. Umgekehrt gilt dies aber nicht. Die im ERegG geregelten weiteren Unterfälle, wie der des Betreibers der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen, gelten nur für Sachverhalte des ERegG.

Zu Buchstabe c und Buchstabe d (Absatz 7b - neu -)

Redaktionelle Änderungen (Nummerierung) und Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2 ERegG, vgl. dazu die Begründung zu Artikel 1 Nummer 2.

Der bisherige Absatz 7b wird in § 1 Absatz 4a ERegG überführt.

Zu Buchstabe e (Absatz 20)

Folgeänderung zur Änderung der Anlagen 1 und 2 ERegG, vgl. dazu die Begründung zu Artikel 1 Nummer 2.

Zu Nummer 2 (§ 11)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1 und 2)**

Die Änderungen sind Folgeänderungen zu den Änderungen der Anlage 1, da Personenbahnsteige und zu den Eisenbahnanlagen zählende Laderampen nun nicht mehr vom Begriff der Serviceeinrichtung in § 11 umfasst sind. Die Ergänzung verdeutlicht, dass der Betrieb eines Bahnsteigs oder einer solchen Laderampe auch zukünftig nicht ohne Stilllegungsverfahren eingestellt werden darf.

Die Anpassung der Vorschrift an die aktuelle Rechtslage ändert dabei den Umfang der Betriebspflicht nicht. Sämtliche Eisenbahninfrastrukturen die von § 11 a.F. umfasst waren sind es auch in Zukunft. Die bisher enthaltene Formulierung „eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs“ wurde gestrichen, da sie seit der Aufnahme der Serviceeinrichtungen in einer früheren Änderung keinen eigenen Inhalt mehr hatte. Bahnhöfe sind immer Serviceeinrichtungen, so dass sie unabhängig von ihrer Bedeutung umfasst waren.

Die Aufzählung in Satz 2 wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit vorgenommen. Die Nummer 1 enthält die bisherige Regelung zur Kapazitätsbeschränkung von Strecken. Die neue Nummer 2 fasst die Regelung zusammen, die vollständige Stilllegungen von Eisenbahnanlagen betreffen. Die Nummer 3 regelt die dauerhafte Stilllegung von Serviceeinrichtungen.

Für ungenutzte Serviceeinrichtungen ist in Artikel 15 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 neuerdings ein eigenes Verfahren bei der Regulierungsstelle vorgesehen. Allerdings bietet Artikel 15 Absatz 10 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, zur Kontrolle der Stilllegung von Serviceeinrichtungen auf bestehende Verfahren zurückzugreifen. Die Regulierungsstelle kann dazu Ausnahmen vorsehen. Die Bundesnetzagentur hat die Ausnahmemöglichkeit bereits genutzt und mit Beschluss vom 07.06.2019 - BK10-19-0057_Z eine Allgemeinverfügung erlassen, nach der zur behördlichen Kontrolle der Stilllegung von Serviceeinrichtungen auf bestehende Verfahren des § 11 Allgemeinen Eisenbahngesetzes bei den zuständigen Aufsichtsbehörden (Eisenbahn-Bundesamt und den für Eisenbahnaufsicht zuständigen Länderbehörden) zurückgegriffen wird.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 3)

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 5)

Die bisher für Serviceeinrichtungen vorgesehene Möglichkeit der Verfahrenserleichterung wird auf die Eisenbahnanlagen Personenbahnsteige und Laderampen ausgeweitet. Dadurch wird sichergestellt, dass inhaltlich zusammenhängende Anträge oder Antragsgegenstände nach demselben Verfahren behandelt werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 1a Satz 1)

Redaktionelle Änderung (Korrektur eines Verweises).

Zu Buchstabe c (Absatz 2 Satz 3)

Sprachliche Anpassung. Die Verpflichtung zum Weiterbetrieb bis zu einer Entscheidung über die Stilllegung ist eine Klarstellung, dass die allgemeine Betriebspflicht aus Absatz 1 Satz 1 so lange gilt bis die Stilllegung genehmigt ist. Die Betriebspflicht wird nicht dadurch aufgehoben, dass ein Antrag auf Stilllegung gestellt wurde. Die Verwendung des Wortes Schieneninfrastruktur soll keine Einschränkung bedeuten, so dass die Formulierung entsprechend der Formulierung in Absatz 1 Satz 1 geändert wird.

Zu Buchstabe d (Absatz 4)

Redaktionelle Änderung (Korrektur eines Verweises).

Zu Nummer 3 (§ 12 Absatz 4)**Zu Buchstabe a (Nummer 1)**

Derzeit regelt die Nummer 1 eine Genehmigungsfiktion für Tarifgenehmigungen von zwei Wochen, die durch eine Mitteilung der Genehmigungsbehörde auf sechs Wochen verlängert werden kann. Diese Regelung hat sich

in der praktischen Anwendung nicht bewährt. Aufgrund der kurzen Frist und des Erfordernisses nach § 5 Absatz 4 Satz 3, die Genehmigungsbehörden der von der Tarifierung betroffenen Länder vor ihrer Entscheidung anzuhören, ist die Anzeige einer Prüffrist regelmäßig erforderlich. Zur Erleichterung des Verwaltungshandelns wird die Nummer 1 gestrichen, so dass grundsätzlich eine Genehmigungsfiktion erst nach sechs Wochen eintritt und die Genehmigungsbehörden von der Erstellung eines Zwischenbescheides zur Anzeige einer Prüffrist entlastet werden. Die Genehmigungsbehörden können selbstverständlich vor Ablauf der Frist eine Genehmigung erteilen.

Zu Buchstabe b (Nummer 2)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 4 (§ 12a Absatz 1)

Die Änderung dient der sprachlichen Klarstellung. Die Informationen, die zur Unterrichtung der Kunden erforderlich sind, müssen allen zur Verfügung gestellt werden, die sie benötigen. Durch die Verwendung des bereits in Absatz 3 enthaltenen Begriffs „Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr“ im Gegensatz zum bisherigen Begriff „Personenbahnhof“ wird dies deutlich gemacht. Die Informationen muss jeder erhalten, der eine Zugangsstelle betreibt, unabhängig davon, ob es sich um einen großen Personenbahnhof oder um einen kleinen Haltepunkt mit nur einem Bahnsteig handelt.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Zu Absatz 1

Der Artikel enthält eine anwenderfreundliche Formulierung des Inkrafttretens.

Zu Absatz 2

Die Neuregelung der Ausnahme in § 2c ERegG (Artikel 1 Nummer 6) erfordert eine Zustimmung der Kommission über einen Durchführungsrechtsakt. Vorher darf die Änderung nicht in Kraft treten. Um das Inkrafttreten des Großteils des Gesetzes nicht zu verzögern, sieht Absatz 2 für den § 2c ein gestuftes Inkrafttreten vor.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 2a Absatz 4 ERegG)

In Artikel 1 Nummer 5 ist § 2a Absatz 4 zu streichen.

Begründung:

Die Ausnahmeregelung in § 2a Absatz 4 ermöglicht es, durch Übertragungen der Infrastruktur von der DB Netz auf andere Tochterunternehmen der DB AG große Teile des DB-Nebennetzes sowie der „klassischen“ S-Bahn-Netze mit Tunnelstammstrecken (wie beispielsweise Frankfurt, München, Stuttgart, Hamburg, Berlin oder Leipzig) von der Infrastrukturkostenbegrenzung des § 37 ERegG auszunehmen. Wenn dann aufgrund der Vorgaben des § 36 ERegG zur Vollkostendeckung auf diesen Netzteilen höhere Trassen- und Stationspreise anfallen, können die Länder Verkehre mit den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz nicht mehr auskömmlich finanzieren. Der Infrastrukturanteil der Regionalisierungsmittel (für Trassen- und Stationspreise) beträgt circa 50 Prozent, wobei die Länder keinen Einfluss auf die Auskömmlichkeit des Infrastrukturanteils haben. Wenn nun Teile des Netzes der DB AG, auf denen maßgeblich durch Regionalisierungsmittel finanzierte Verkehre abgewickelt werden, aus der Infrastrukturkostenbegrenzung nach § 37 ERegG herausgelöst werden können, widerspricht dies der Regelung nach § 5 Absatz 10 Regionalisierungsgesetz, wonach die Dynamik des Anstiegs der Infrastruktur-entgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen ist. Der § 2a Absatz 4 in Artikel 1 Nummer 5 ist daher ersatzlos zu streichen.

2. Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 35 Absatz 6 Satz 4, Absatz 7 ERegG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob § 35 Absatz 6 Satz 4 ERegG beziehungsweise die zugehörige Regelung zum Anwendungsbereich in Absatz 7 der Vorschrift unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, Beschluss vom 22. November 2016 – 1 BvL 6/14 –, hinsichtlich des Grundrechts auf effektiven Rechtsschutz nach Artikel 19 Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes einer Ergänzung mit Blick auf die Schutzbedürftigkeit der nachfragenden Unternehmen bedarf.

Begründung:

Mit § 35 Absatz 6 Satz 4 ERegG sollen die Rechtsschutzmöglichkeiten eines entgeltregulierten Unternehmens eingeschränkt werden. Wenn die Regulierungsbehörde die Entgelte in niedrigerer Höhe genehmigt als vom regulierten Unternehmen beantragt, kann das entgeltregulierte Unternehmen Verpflichtungsklage auf Genehmigung eines höheren Entgelts erheben. Beinhalten Entgeltgenehmigungen die vollständige oder teilweise Genehmigung eines vertraglich bereits vereinbarten Entgelts, wirken sie nach § 35 Absatz 6 Satz 1 ERegG grundsätzlich auf den Zeitpunkt der erstmaligen Leistungsbereitstellung zurück. Das entgeltregulierte Unternehmen kann daher im Fall des Erfolgs einer Verpflichtungsklage von seinen Vertragspartnern auf der Nachfrageseite rückwirkend grundsätzlich ein höheres Entgelt verlangen. Dies entspricht im Grundsatz der bisherigen Rechtslage, auch wenn es bislang an einer ausdrücklichen Klarstellung hierzu im Gesetz fehlt (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 1. März 2019 – 13 B 1349/18 –, juris Rn. 81, und vom 1. Dezember 2017 – 13 B 676/17 –, juris Rn. 57).

Die Rückwirkung der Genehmigung wird jedoch nunmehr durch Satz 4 eingeschränkt. Eine rückwirkende Korrektur zu niedriger Entgelte soll nur dann möglich sein, wenn bereits ein Eilantrag des regulierten Unternehmens nach § 123 VwGO auf vorläufige Anordnung eines höheren Entgelts nach Satz 2 erfolgreich war. Für den Fall der Drittanfechtung zu hoch genehmigter Entgelte seitens der nachfragenden Unternehmen gilt keine entsprechende Einschränkung. Das wirtschaftliche Risiko einer rechtswidrigen Genehmigung wird daher durch § 35 Absatz 6 Satz 4 ERegG einseitig auf die regulierten Unternehmen verlagert.

Nach näherer Maßgabe von § 35 Absatz 7 ERegG soll die vorgenannte Wirkung zwar auf Schienenwegbetreiber mit einem Jahresumsatz von mehr als 500 Millionen Euro beschränkt bleiben. Ob allein diese Anpassung eine hinreichende Rechtfertigung für die Beschränkung des effektiven Rechtsschutzes des regulierten Unternehmens darstellt, ist jedoch zu hinterfragen. So hat das Bundesverfassungsgericht die mit § 35 Absatz 6 Satz 2 und 4 ERegG inhaltsgleichen Regelungen des § 35 Absatz 5 Satz 2 und 3 TKG in einem Beschluss vom 22. November 2016 – 1 BvL 6/14 –, juris, für teilweise verfassungswidrig erklärt. Der in der Regelung liegende Eingriff in Artikel 19 Absatz 4 Satz 1 GG könne zwar grundsätzlich durch das gesetzgeberische Ziel, den Wettbewerb im historisch monopolistischen Telekommunikationssektor zu fördern und neu in den Markt tretende finanzschwache Wettbewerber zu schützen, gerechtfertigt sein. Es sei jedoch nicht (mehr) erkennbar, dass die Regelung zur Förderung des Wettbewerbs noch immer in allen Teilen des Telekommunikationsmarkts und zugunsten sämtlicher Wettbewerber erforderlich sei. Es sei Aufgabe des Gesetzgebers, teilmärktbezogen oder wettbewerberbezogen zu ermitteln und festzulegen, inwiefern eine entsprechende Wettbewerbsförderung weiterhin erforderlich sei (BVerfG, a. a. O., juris Rn. 56 ff., 72). Der Bundesgesetzgeber hat hierauf mit der Einführung von § 35 Absatz 5a TKG durch Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a des Vierten Gesetzes zur Änderung des Telekommunikationsgesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I, S. 2230) reagiert. Hiernach werden nur noch solche Nachfrager entgeltregulierter Leistungen vor späteren Nachzahlungen geschützt, die aufgrund der Höhe des erzielten Jahresumsatzes von weniger als 100 Millionen Euro pro Jahr als kleine und mittlere Unternehmen einzustufen sind und bei typisierender Betrachtung nicht in gleichem Maße wie größere Telekommunikationsunternehmen in der Lage sind, Rückstellungen für spätere Nachzahlungen zu bilden. Es kann im vorliegenden Rahmen nicht abschließend beurteilt werden, ob die Wettbewerbsverhältnisse auf dem Eisenbahnmarkt eine § 35 Absatz 5 TKG entsprechende Beschränkung der Rechtsschutzmöglichkeiten regulierter Unternehmen nach den durch das Bundesverfassungsgericht entwickelten Maßstäben rechtfertigen. Es ist aber festzustellen, dass der den Anwendungsbereich des § 35 Absatz 6 Satz 4 ERegG begrenzende Absatz 7 – anders als § 35 Absatz 5a TKG – keine Differenzierung nach der Schutzbedürftigkeit auf der Nachfragerseite vorsieht, obwohl auf dem Eisenbahnmarkt auch Tochtergesellschaften ausländischer Staatsbahnen tätig sind.

Der Bundesrat bittet daher um Prüfung, ob der die Anwendbarkeit des § 35 Absatz 6 Satz 4 ERegG regelnde Absatz 7 anzupassen ist.

3. Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 35 Absatz 6 ERegG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Regelung des § 35 Absatz 6 ERegG um eine an § 35 Absatz 6 TKG orientierte Regelung zur Beiladung von Zugangsberechtigten zu ergänzen.

Begründung:

In der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung ist zur bisherigen Fassung des ERegG anerkannt, dass das Gericht wegen der privatrechtsgestaltenden Wirkung einer Entgeltgenehmigung (§§ 33 Absatz 2, 45 Absatz 2 ERegG) im Rahmen einer einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO nicht selber vorläufige Entgelte festsetzen kann. Vorläufigen Rechtsschutz kann das entgeltregulierte Unternehmen nur dadurch erreichen, dass das Gericht der Regulierungsbehörde aufgibt, für die Zeit bis zum rechtskräftigen Abschluss des Hauptsacheverfahrens eine vorläufige Entgeltgenehmigung zu erteilen beziehungsweise über seinen Antrag unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. In der Folge sind die Vertragspartner des entgeltregulierten Unternehmens an dem im Rahmen von § 123 VwGO streitigen Rechtsverhältnis jedenfalls nicht derart beteiligt, dass ein Fall der notwendigen Beiladung im Sinne von § 65 Absatz 2 VwGO gegeben ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 1. Dezember 2017 – 13 E 504/17 –, juris).

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass § 35 Absatz 6 ERegG in der Fassung des Gesetzentwurfs insoweit zu einer Neubewertung in der Rechtsprechung führen wird. Denn dort wird nunmehr in Satz 2 Halbsatz 2 entsprechend der Regelung des § 35 Absatz 5 Satz 2 Halbsatz 2 TKG vorgesehen, dass das Gericht in Verfahren nach § 123 VwGO selbst die vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen kann, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht. Für diesen Fall sollte dem Gericht daher eine an § 35 Absatz 6 TKG angelehnte, geeignete Regelung zur Verfügung gestellt werden, die den Interessen der Beiladungspetenten und dem öffentlichen Interesse an einem zügigen Fortgang des Eilverfahrens gleichermaßen Rechnung trägt. Ein Rückgriff auf die ansonsten anwendbare allgemeine Bestimmung in § 65 Absatz 3 VwGO dürfte diesen Anforderungen nicht genügen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa (§ 37 Absatz 2 Satz 1 ERegG)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa sind in § 37 Absatz 2 Satz 1 vor den Wörtern „so zu bemessen“ die Wörter „für jedes Land beziehungsweise im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet“, vor den Wörtern „in der Netzfahrplanperiode 2020/21“ die Wörter „im jeweiligen Land“ und vor den Wörtern „im Kalenderjahr 2021“ die Wörter „im jeweiligen Aufgabenträgergebiet“ einzufügen.

Begründung:

Es muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wie im geltenden Recht für den Schienenpersonennahverkehr nicht nur die Aufstellung der Entgelte, sondern auch die Dynamisierung der Trassen-beziehungsweise Stationspreise je Land beziehungsweise Aufgabenträgergebiet vornehmen. Es ist dabei zwar nicht erforderlich, auf die durchschnittlichen Entgelte abzustellen, da die einzelnen Kategorien jeweils fortgeschrieben werden und eine Differenzierung zwischen verschiedenen Kategorien von Strecken und Personenbahnhöfen möglich ist. Insofern wird der Streichung des Begriffes „durchschnittlichen“ zugestimmt. Ohne die hier beantragte Ergänzung wäre es aber denkbar, dass entweder die Entgelte zwar für jedes Land separat, aber in gleicher oder sehr ähnlicher Höhe festgelegt und/oder die Dynamisierung nicht separat für die Länder beziehungsweise Aufgabenträgergebiete erfolgt. Das entspricht in keiner Weise der austarierten Mittelverteilung der Länder nach dem Regionalisierungsgesetz. Der bloße Verweis in der Gesetzesbegründung auf die seitens der Regulierungsbehörde nach geltender Rechtslage durchgeführte, bestandskräftige Entgeltgenehmigung der Netzfahrplanperiode 2020/21 auf der Schiene beziehungsweise des Kalenderjahres 2021 für die Stationen ist dafür nicht ausreichend und wird der zentralen Bedeutung der Vorschrift für die Länder nicht gerecht. Die geltende Formulierung ist beizubehalten und wurde zugleich um die in Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b mit aufgenommenen Aufgabenträgergebiete ergänzt.

5. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa₀ – neu –,
Doppelbuchstabe bb (§ 37 Absatz 4 Satz 1 und 3 ERegG)

Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe f ist wie folgt zu ändern:

- a) Dem Doppelbuchstabe aa ist folgender Doppelbuchstabe voranzustellen:
 - ,aa₀) In Satz 1 werden nach dem Wort „besteht“ die Wörter „oder in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung der Kosten erforderlich sind“ eingefügt.
- b) Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:
 - ,bb) In Satz 3 wird die Angabe „1 bis 4“ durch die Angabe „1 bis 3a“ ersetzt und nach dem Wort „decken“ werden die Wörter „oder in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung dieser Kosten erforderlich sind“ angefügt.

Begründung:

Durch § 37 ERegG in Verbindung mit § 5 Absatz 10 RegG soll sichergestellt werden, dass die Steigerung der Kosten, die den Ländern im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Infrastrukturnutzung des Schienenpersonennahverkehrs berechnet werden, begrenzt werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass die zugewiesenen Regionalisierungsmittel tatsächlich auch zur Finanzierung von Verkehrsleistungen zur Verfügung stehen und nicht zunehmend zur Infrastrukturfinanzierung herangezogen werden, wodurch die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs gezwungen wären, das Fahrplanangebot einzuschränken. Seit Inkrafttreten von § 37 ERegG haben sich allerdings durch die neuen Herausforderungen im Mobilitäts- und Klimaschutzbereich die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr signifikant erhöht oder werden verbindlich erhöht werden. Durch diesen Mengeneffekt erlässt der Infrastrukturbetreiber zusätzliche Infrastrukturentgelte, die allerdings überwiegend auf vorhandener Infrastruktur erzielt werden und denen kaum Kostenerhöhungen gegenüberstehen, die mit der erhöhten Verkehrsleistung in Verbindung gebracht werden können.

Bisher wird durch die Regulierungsbehörde nur untersucht, ob der Infrastrukturbetreiber seine Kosten gegebenenfalls nicht decken kann. Durch die Ergänzungen wird sichergestellt, dass nicht nur eine Kostenunterdeckung, sondern auch eine Kostenüberdeckung überprüft wird. Ein entsprechender Bericht wird ohnehin durch die Regulierungsbehörde erstellt. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht durch die Ergänzung nicht. Über die Berichtsvorlage hinausgehende Folgen, insbesondere für die Höhe der Infrastrukturnutzungsentgelte, sind mit der Ergänzung nicht verbunden.

6. Zu Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa₀ – neu – (§ 49 Absatz 1 Satz 1 ERegG)

In Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa folgender Doppelbuchstabe voranzustellen:

„aa₀) In Satz 1 wird das Wort „kann“ durch das Wort „soll“ ersetzt.“

Begründung:

Die Norm betrifft die für die Praxis relevanten Rahmenverträge, die unter veränderten Bedingungen wieder ermöglicht werden sollen. Die Regelung ist grundsätzlich begrüßenswert, ist jedoch in ihrem Charakter von einer „Kann-Vorschrift“ auf eine „Soll-Vorschrift“ umzustellen.

Bis einschließlich zum Jahresfahrplan 2020 hatten die Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit, ihre Zugtrassen über den Abschluss eines (in der Regel fünfjährigen) Rahmenvertrages längerfristig zu sichern. Damit konnte das Auslastungsrisiko der Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimiert werden; auch boten die Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Der Abschluss dieser Verträge wird jedoch von der DB Netz AG ab der Netzfahrplanperiode 2021 aufgrund der Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 nicht mehr angeboten. Der neue § 49 ERegG soll deshalb, so die Gesetzesbegründung, mit den vorgeschlagenen Änderungen die Attraktivität der Rahmenverträge wieder erhöhen, indem alle Ausnahmen genutzt werden, die die Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität bietet, um das Verfahren für den Betreiber der Schienenwege und den Interessenten am Abschluss von Rahmenverträgen so einfach wie möglich zu gestalten. Wichtige Neuerung ist dabei die Vorabgenehmigung: Da aufgrund der europarechtlichen Vorgaben auch zu berücksichtigen ist, dass die über einen Rahmenvertrag gebundenen Kapazitäten über einen langen Zeitraum anderen Zugangsberechtigten nicht zur Verfügung stehen, ist eine solche Vorabgenehmigung durch die Regulierungsbehörde gemäß Richtlinie 2012/34/EU erforderlich.

Gleichwohl bleibt nach jetziger Gesetzesfassung, wonach ein Rahmenvertrag abgeschlossen werden kann, die Entwicklung in der Praxis offen. Die Gesetzesbegründung führt hierzu aus, dass gemäß Richtlinie der Betreiber der Schienenwege nicht zum Angebot von Rahmenverträgen verpflichtet werden kann.

Lösung ist hier die „Soll-Vorschrift“, die zumindest die Erwartung deutlich macht.

Wichtig ist dies auch mit Blick auf die etappenweise Einführung des Deutschlandtakts: Hier stellen die Rahmenverträge einen wichtigen Baustein dar, da mit ihrer Hilfe die bestehenden Taktmodelle im Schienenpersonennahverkehr abgesichert werden können.

7. Zu Artikel 1 Nummer 32 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 ERegG)

Artikel 1 Nummer 32 ist wie folgt zu fassen:

„32. § 52 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „oder ins Netz eingebundener“ gestrichen.
- b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Im Verfahren ... [weiter wie Regierungsvorlage].““

Begründung:

Die Streichung ist erforderlich, um den notwendigen Schutz der Taktverkehre, die im Rahmen des angestrebten Deutschlandtaktes noch weiter ausgebaut werden sollen, zu erreichen.

Bis einschließlich zum Jahresfahrplan 2020 hatten die Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur (§ 1 Absatz 12 ERegG) die Möglichkeit, ihre Zugtrassen über den Abschluss eines Rahmenvertrages längerfristig zu sichern (§ 49 ERegG). Damit wurde den Zugangsberechtigten über eine Vertragsperiode von in der Regel fünf Jahren eine Zugfahrt in der vertraglich angemeldeten Trasse unter Berücksichtigung eines Konstruktionsspielraum von +/- fünf Minuten zugesichert. Der Abschluss von Rahmenverträgen wird von der DB Netz AG ab der Netzfahrplanperiode 2021 aufgrund der Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 nicht mehr angeboten.

Zwar ist mit Neufassung des § 49 ERegG, Rahmenvertrag, eine Attraktivitätssteigerung derartiger Verträge beabsichtigt. Gleichwohl ist derzeit nicht absehbar, ob und in welchem Umfang künftig wieder solche Verträge abgeschlossen werden. Sollte es hierzu nicht oder nur in sehr geringem Umfang kommen, sind weitere Maßnahmen erforderlich, um gerade mit Blick auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dem Taktverkehr mehr Gewicht zu verschaffen. Steht dieser nämlich gemäß geltendem Wortlaut des § 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 ERegG gleichberechtigt neben den ins Netz eingebundenen Verkehren, wird es – da nahezu jeder Zug in das Netz eingebunden ist – in der Praxis bei Entscheidung über den Vorrang vielfach zu Regeltgeltverfahren beziehungsweise Höchstpreisverfahren kommen. Hier wird der SPNV regelmäßig gegenüber dem Fernverkehr unterliegen.

8. Zu Artikel 1 Nummer 44 Buchstabe a (§ 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 ERegG),
Nummer 45 (§ 77a Absatz 2 ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 44 Buchstabe a sind in § 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 nach dem Wort „Gebühren“ die Wörter „und Auslagen“ einzufügen.
- b) In Nummer 45 sind in § 77a Absatz 2 die Wörter „außer in den Gebührenverfahren nach § 69“ durch die Wörter „außer in Verfahren über die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach § 69“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 77a Absatz 2 ERegG bestimmt abweichend von § 68 Absatz 1 Satz 1 VwGO, dass gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde ein Vorverfahren nicht stattfindet; anderes soll nur für Gebührenverfahren nach § 69 ERegG gelten. Die Neufassung orientiert sich damit weitgehend an der bisherigen Regelung in § 68 Absatz 4 Satz 2 ERegG, die ihrerseits in Verbindung mit § 77 Absatz 1 ERegG zu lesen ist. Anders als nach geltender Rechtslage ist das Vorverfahren künftig aber auch bei Entscheidungen der Regulierungsbehörde zur Marktüberwachung nach § 17 ERegG ausgeschlossen. Durchgreifende Einwände gegen diese Erweiterung bestehen aus juristischer Sicht

nicht. Zudem ist die neue Verortung der Regelung in § 77a Absatz 2 ERegG aus gesetzessystematischen Erwägungen zu begrüßen, weil sie den übergreifenden Geltungsanspruch dieser Regelung deutlicher zum Ausdruck bringt.

Allerdings ist der beabsichtigte Gesetzeswortlaut in § 77a Absatz 2 ERegG unpräzise, da § 69 ERegG nicht nur die Erhebung von Gebühren, sondern auch die Erhebung von Auslagen regelt. Aus Gründen der Rechtsklarheit sollte die Formulierung „außer in den Gebührenverfahren nach § 69“ daher durch die Formulierung „außer in Verfahren über die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach § 69“ ersetzt werden. Entsprechendes gilt für die beabsichtigte Neufassung von § 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 ERegG, wo das Wort „Gebühren“ durch die Wörter „und Auslagen“ zu ergänzen ist.

9. Zu Artikel 1 Nummer 45 (§ 77a Absatz 3 ERegG)

In Artikel 1 Nummer 45 ist § 77a Absatz 3 wie folgt zu fassen:

„(3) Das für den Sitz der Bundesnetzagentur zuständige Oberverwaltungsgericht entscheidet im ersten Rechtszug über sämtliche regulierungsrechtliche Streitigkeiten nach diesem Gesetz. Gegen das Urteil des Oberverwaltungsgerichts steht den Beteiligten die Revision an das Bundesverwaltungsgericht zu, wenn das Oberverwaltungsgericht oder auf Beschwerde gegen die Nichtzulassung das Bundesverwaltungsgericht sie zugelassen hat. Im Übrigen gilt § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung.“

Begründung:

Das Anliegen der Bundesregierung, Streitigkeiten im Bereich der Eisenbahnregulierung durch eine Verkürzung des Instanzenzugs zu beschleunigen, um hierdurch zu einer schnelleren Planungs- und Rechtssicherheit zu gelangen, wird geteilt. Statt einer Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts unter weitgehender Aussparung des Oberverwaltungsgerichts, wie sie derzeit bereits in § 137 Absatz 3 TKG geregelt ist, erscheint jedoch eine Verlagerung der Eingangszuständigkeit auf die Mittelinstanz vorzuzugungswürdig. Dies entspricht zunächst dem regulären Vorgehen in § 48 VwGO, wonach bei Verkürzung des Rechtswegs typischerweise auf die erste, nicht die zweite Instanz verzichtet wird. Entsprechendes hatte auch die Bundesregierung im ursprünglichen Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgesehen (vgl. BT-Drucksache 17/12726, Seite 30 und 101), auch wenn die diesbezügliche Regelung des § 66 Absatz 4 ERegG damals zugunsten einer Beibehaltung des Status quo schlussendlich nicht Gesetz geworden ist. Ferner existiert hierzu auch eine Parallele im Energieregulierungsrecht, wo regelmäßig das Oberlandesgericht und nicht etwa das Landgericht erstinstanzlich für die Energieregulierungssachen zuständig ist. Da die bisher zuständige Mittelinstanz, mit Blick auf den Sitz der Bundesnetzagentur in Bonn konkret das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, bereits derzeit im Rahmen der Rechtsmitteltätigkeit über Regulierungsstreitigkeiten im Eisenbahnbereich entscheidet, bleibt so auch der dort bereits gebildete regulierungsrechtliche Sachverstand erhalten. Demgegenüber kann die regulierungsrechtliche Erfahrung der ersten Instanz jedenfalls mit Blick auf das dort unverändert verankerte Telekommunikationsrecht nach wie vor genutzt werden und fällt damit gleichfalls nicht Bruch. Im Übrigen ist das Oberverwaltungsgericht - auch aufgrund des gesetzlich beschränkten Rechtsmittelrechts - von akuten Belastungsspitzen wie zuletzt im Bereich des Asylrechts deutlich weniger betroffen als die Verwaltungsgerichte. Eine erstinstanzliche Zuständigkeit der Mittelinstanz für das Regulierungsrecht bietet daher strukturell eher die Gewähr dafür, dass derartige Belastungsspitzen nicht auf die Verfahrenslaufzeiten in regulierungsrechtlichen Streitigkeiten durchschlagen. Schließlich ist auch die personelle Fluktuation auf Ebene der Oberverwaltungsgerichte gegenüber der Situation bei den Verwaltungsgerichten - auch bedingt durch den dortigen Einsatz von Proberichtern - signifikant geringer, so dass hier besser die für die Bearbeitung einer komplexen Spezialmaterie wie dem Eisenbahnregulierungsrecht erforderliche hohe fachliche Kontinuität gewährleistet werden kann.

Im Gegensatz zur bisherigen Fassung des § 77a Absatz 3 ERegG wird in dem vorstehenden Vorschlag zudem auf den einschränkende Termin der „Entscheidung“ verzichtet. Dieser könnte missverständlich sein, da er eher auf eine Anfechtungssituation zugeschnitten ist. Dies mag den Regelfall abdecken; denkbar sind aber auch Rechtsstreitigkeiten - etwa Feststellungsklagen auf das Bestehen beziehungsweise Nichtbestehen unmittelbar aus dem Gesetz folgender Pflichten oder Leistungsklagen auf regulierungsbehördliches Einschreiten - bei denen eine „Entscheidung“ der Regulierungsbehörde gar nicht in Rede steht. Die weiteren Regelungen betreffen die Revision zum Bundesverwaltungsgericht als zulässiges Rechtsmittel.

10. Zu Artikel 1 Nummer 45 (§§ 77b – neu – ERegG)

Artikel 1 Nummer 45 ist wie folgt zu fassen:

,45. Nach § 77 werden folgende §§ 77a und 77b eingefügt:

„§ 77a

... < weiter wie Gesetzentwurf >

§ 77b

Vorlage- und Auskunftspflicht

(1) Für die Vorlage von Urkunden oder Akten, die Übermittlung elektronischer Dokumente oder die Erteilung von Auskünften (Vorlage von Unterlagen) durch die Regulierungsbehörde ist § 99 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung mit der Maßgabe anzuwenden, dass anstelle des Rechts der obersten Aufsichtsbehörde nach § 99 Absatz 1 Satz 2 der Verwaltungsgerichtsordnung, die Vorlage zu verweigern, das Recht der Regulierungsbehörde tritt, die Unterlagen als geheimhaltungsbedürftig zu kennzeichnen. Das Gericht der Hauptsache unterrichtet die Beteiligten, deren Geheimhaltungsinteresse durch die Offenlegung der Unterlagen im Hauptsacheverfahren berührt werden könnte, darüber, dass die Unterlagen vorgelegt worden sind.

(2) Das Gericht der Hauptsache entscheidet auf Antrag eines Beteiligten, der ein Geheimhaltungsinteresse an den vorgelegten Unterlagen geltend macht, durch Beschluss, inwieweit die §§ 100 und 108 Absatz 1 Satz 2 sowie Absatz 2 der Verwaltungsgerichtsordnung auf die Entscheidung in der Hauptsache anzuwenden sind. Die Beteiligtenrechte nach den §§ 100 und 108 Absatz 1 Satz 2 sowie Absatz 2 der Verwaltungsgerichtsordnung sind auszuschließen, soweit nach Abwägung aller Umstände das Geheimhaltungsinteresse das Interesse der Beteiligten auf rechtliches Gehör auch unter Beachtung des Rechts auf effektiven Rechtsschutz überwiegt. Insoweit dürfen die Entscheidungsgründe im Hauptsacheverfahren die Art und den Inhalt der geheim gehaltenen Unterlagen nicht erkennen lassen. Die Mitglieder des Gerichts sind zur Geheimhaltung verpflichtet.

(3) Der Antrag nach Absatz 2 Satz 1 ist innerhalb eines Monats zu stellen, nachdem das Gericht die Beteiligten, deren Geheimhaltungsinteressen durch die Offenlegung der Unterlagen berührt werden könnten, über die Vorlage der Unterlagen durch die Regulierungsbehörde unterrichtet hat. In diesem Verfahren ist § 100 der Verwaltungsgerichtsordnung nicht anzuwenden. Absatz 2 Satz 3 und 4 gilt sinngemäß.

(4) Gegen die Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 ist die Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht gegeben. Über die Beschwerde entscheidet der für die Hauptsache zuständige Revisionssenat. Absatz 2 Satz 3 und 4 und Absatz 3 Satz 2 gelten sinngemäß.“

Begründung:

Im Referentenentwurf war als § 77b ERegG noch die vorgehend erneut vorgesehene, § 138 TKG entsprechende Regelung normiert, welche ein In-Camera-Verfahren in Eisenbahnregulierungssachen ermöglicht. Dort wurde in der Begründung auch zutreffend darauf hingewiesen, dass insoweit eine Regelungslücke bestehe, da insbesondere die Vorschrift des § 4 ERegG, die lediglich auf das Verhältnis von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zielt und auf die Vorlage von Unterlagen bei Gericht durch die Regulierungsbehörde keine Auswirkungen haben dürfte, nicht ausreichend sei.

Es sind danach keine Gründe ersichtlich, wieso die Regelung des § 77b im Regierungsentwurf wieder gestrichen wurde. Insbesondere wird die als Vorbild dienende Vorschrift des § 138 TKG in der Fachliteratur vielfach als Regelungsfortschritt gegenüber der ansonsten anwendbaren Norm des § 99 VwGO angesehen (vgl. Gärditz/Orth, JuS 2010, 317, 321; Mayen, in: Scheurle/Mayen, TKG, 3. Aufl. 2018, § 138 Rn. 2 f; ders., in: 66. DJT, Band II/1, 2006, O 75 ff.; für atomrechtliche Genehmigungen Leidinger, NVwZ 2019, 270, 276). Die letztgenannte Norm regelt ein In-Camera-Verfahren vor einem eigenständigen Spruchkörper und sieht als Alternativen nur vor, entweder wegen eines erforderlichen Geheimnisschutzes Informationen dem gerichtlichen Hauptsacheverfahren vorzuenthalten oder aber - wenn die Voraussetzungen für einen Geheimnisschutz nach der Entscheidung des Sonderspruchkörpers nicht vorliegen - eine Verwertung durch das Hauptsachegericht zuzulassen, was allerdings auch dem Prozessgegner Zugriff auf die entsprechenden Informationen gewährt. § 99 VwGO ist damit insbesondere

auf bipolare Streitigkeiten zugeschnitten und führt bei einer Anwendung auf multipolare Prozessverhältnisse, wie sie auch im Telekommunikations- und Eisenbahnregulierungsrecht zu finden sind, kaum zu befriedigenden Ergebnissen (vgl. Schübel-Pfister, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 99 Rn. 33 f. m. w. N.).

Es sind auch keine durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken gegen eine In-Camera-Verwertung auch im Rahmen des Eisenbahnregulierungsrechts ersichtlich. Vielmehr hat sich das Bundesverfassungsgericht in einem Beschluss vom 14. März 2006 – 1 BvR 2087/03 u. a. –, juris Rn. 112, jedenfalls im Rahmen von multipolaren Konfliktlagen offen für eine In-Camera-Verwertung in der Hauptsache gezeigt. Das Bundesverfassungsgericht geht in seinem Beschluss davon aus, dass der Gesetzgeber durchaus die Möglichkeit eröffnen kann, Geheimnisschutz und effektiven Rechtsschutz anders als durch eine Abwägungsentscheidung nach § 99 Absatz 2 VwGO zu lösen. Ein In-Camera-Verfahren in der Hauptsache könne den Geheimnisschutz vollständig sichern und würde gleichzeitig eine gerichtliche Überprüfung der behördlichen Entscheidung anhand aller Unterlagen ermöglichen. Der damalige Bundesverfassungsrichter Gaier hat in einer abweichenden Auffassung für multipolare Konfliktlagen sogar angenommen, dass eine In-Camera-Verwertung seitens des Grundgesetzes geboten sei und die derzeitige Vorschrift des § 99 Absatz 2 VwGO insofern kritisch gesehen (a. a. O., Rn. 144 ff.).

11. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet im weiteren Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Eisenbahnregulierungsrechtes zu prüfen,

- a) ob und inwieweit es möglich ist, Regelungen aufzunehmen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) angeordneten Langsamfahrstellen von der Zahlung von Trassenentgelten anteilig oder in voller Höhe freigestellt werden;
- b) ob und inwieweit es möglich ist, gesetzliche Vorkehrungen zu treffen, dass EVU Schäden, die sie infolge von Verspätungen, Umleitungen, Baustellen, Betriebsunterbrüchen etc. erleiden, vom EIU angemessen ersetzt bekommen werden können;
- c) ob für „überlastet erklärte Schienenwege“ (vergleiche §§ 55, 58, 59 ERegG) in einem „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (§ 59 ERegG) ermittelte Abhilfemaßnahmen nicht automatisch in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) aufrücken sollten, statt dass wie bisher dieser Plan keine Folgen hat (bessere „Verklammerung“ ERegG – BSWAG);
- d) ob und inwieweit es geboten wäre, zur Verbesserung der Vollzugsbefugnisse bei der Eisenbahnregulierung der Bundesnetzagentur die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen Regulierungsvorschriften auch durch Bußgelder angemessen zu sanktionieren, was seit 2016 bis heute nicht der Fall ist.

Begründung

Aus der Vielzahl noch möglicher Verbesserungsmöglichkeiten im Rahmen der Eisenbahnregulierung stellen die Themen „Qualitätsverbesserung bei der Eisenbahninfrastruktur“, „Bereitstellung ausreichender Schienenwegkapazitäten für Wirtschaft und Gesellschaft“ sowie „Stärkung der Schlagkraft der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde“ sowohl für den Eisenbahnsektor als auch für die Länder, insbesondere als Aufgabenträger der Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), bedeutsame und kohärente Bausteine dar.

Mit der vorliegenden Prüfbitte an den Bund soll an dessen Verantwortungsbewusstsein, auch im Rahmen seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages nach Artikel 87e Absatz 4 GG, erinnert werden, drängende Probleme mutig und entschlossen anzupacken, ungeachtet seiner Rolle als Anteilseigner der Eisenbahnen des Bundes.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 2a Absatz 4 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Vorschrift entspricht dem derzeitigen § 2 Absatz 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Sie ist ein zwingendes Gegenstück zu § 37 und § 31 Absatz 2 ERegG und daher nicht verzichtbar. Sie dient dazu, die Lebensfähigkeit von bundeseigenen Schienennetz- und Bahnhofsbetreibern, die praktisch nur Einnahmen aus dem Schienenpersonennahverkehr generieren, zu erhalten. Diesen ist eine Bindung der Preise an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel gemäß § 37 ERegG nicht in allen Fällen zuzumuten. Denn sie haben keine Möglichkeit, sich bei Mindereinnahmen, die aus die Vorgaben des § 37 ERegG resultieren, anderweitig (nämlich über den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr) zu refinanzieren. § 31 Absatz 2 ERegG sieht vor, dass Betreiber der Schienenwege sich über ihre Einnahmen refinanzieren müssen (Vollkostenprinzip). Dies muss in jeder Situation möglich sein, ggf. drohten ansonsten Entschädigungsansprüche.

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden bislang keine Ausnahmen gemäß § 2 Absatz 9 ERegG erteilt.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 35 Absatz 6 Satz 4, Absatz 7 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu und wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vorlegen.

Eine Differenzierung nach der Schutzbedürftigkeit auf der Nachfragerseite über § 35 Absatz 6 Satz 4 in Verbindung mit Absatz 7 ist sinnvoll. Um einen effektiven Rechtsschutz des entgeltregulierten Unternehmens zu gewährleisten wird daher eine dem § 35 Absatz 5a Telekommunikationsgesetz (TKG) entsprechende Regelung in § 35 Absatz 7 ERegG vorgeschlagen. Danach bedarf die Rückwirkung der Entgeltgenehmigung einer vorherigen einstweiligen Anordnung, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Vertragspartner, und nicht der bisher in § 35 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 genannte Betreiber, einen Jahresumsatz von weniger als 500 Mio. EUR erzielt hat, unter Berücksichtigung seiner Zugehörigkeit zu einem vertikal integrierten Unternehmen. Einer Differenzierung nach Größe des Betreibers der Schienenwege bedarf es dagegen nicht.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 35 Absatz 6 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu und wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vorlegen.

Im Eisenbahnmarkt stehen sich ein Betreiber der Schienenwege und – abhängig vom Marktsegment – eine Vielzahl von Zugangsberechtigten gegenüber. Eine dem § 35 Absatz 6 TKG entsprechende Regelung zur Beiladung kann, wie in der Stellungnahme dargelegt, der Verfahrensbeschleunigung dienen

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa (§ 37 Absatz 2 Satz 1 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Es handelt sich um Klarstellungen.

Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa0 –neu-Doppelbuchstabe bb (§ 37 Absatz 4 Satz 1 und 3 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Aus Sicht der Bundesregierung regeln § 37 Absatz 4 und 5 derzeit bereits, dass die Kostendeckung in dem Bericht der Bundesnetzagentur allgemein untersucht wird (vgl. hierzu auch „Kostendeckungsbericht SPNV-Entgelte der Bundesnetzagentur gemäß § 37 Absatz 5 des Eisenbahnergänzungsgesetzes“, BT-Drs. 19/13995). Da der Wortlaut des § 37 Absatz 4 ERegG jedoch begrifflich nur die Unterdeckung anspricht, wird der Vorschlag für eine sinnvolle begriffliche Klarstellung gehalten.

Zu Nummer 6 (Zu Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa0 – neu – (§ 49 Absatz 1 Satz 1 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die aktuelle Vorschrift in § 49 Absatz 1 Satz 1 ERegG entspricht Artikel 42 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

Die Bundesregierung hat durch die Einführung einer Genehmigungspflicht für Rahmenverträge in § 49 Absatz 2 ERegG bereits innerhalb des durch die Richtlinie 2012/34/EU und durch die Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gesetzten Rahmens die Attraktivität von Rahmenverträgen erhöht.

Zu Nummer 7 (Zu Artikel 1 Nummer 32 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Intention der vom Bundesrat vorgeschlagenen Gesetzesänderung ist ein pauschaler Vorrang des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vor anderen Verkehren. Dazu ist der Vorschlag aber nicht geeignet, da die Formulierungen „vertakteter Verkehr“ und „ins Netz eingebundener Verkehr“ zunächst unabhängig vom Verkehrsdienst ist: Auch andere Verkehre können vertaktete Verkehre darstellen, wenn die Voraussetzungen von § 1 Absatz 23 ERegG erfüllt sind.

In der Praxis handelt es sich bei vertakteten Verkehren allerdings häufig um SPNV. Durch den Vorschlag würde dem SPNV in der Praxis daher zukünftig häufiger Vorrang vor dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) gewährt werden müssen. Das ERegG in seiner geltenden Fassung sieht ein ausgewogenes System zum Umgang mit Konflikten bei Trassenbestellungen vor, das dem SPNV bereits eine starke Stellung einräumt. Eine einseitige Bevorzugung vor allem des SPNV würde der Eigenschaft des deutschen Schienennetzes als Mischnetz und der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung von SGV und SPFV nicht gerecht werden.

Zu Nummer 8 (Zu Artikel 1 Nummer 44 Buchstabe a (§ 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 ERegG) und Nummer 45 (§ 77a Absatz 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Es handelt sich um Klarstellungen.

Zu Nummer 9 (Zu Artikel 1 Nummer 45 (§ 77a Absatz 3 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Bundesregierung begrüßt zunächst ausdrücklich, dass der Bundesrat die vorgeschlagene Verfahrensbeschleunigung durch Wegfall einer Instanz unterstützt.

Aus Sicht der Bundesregierung sollte an der im Gesetzentwurf enthaltenen Regelung mit dem Verwaltungsgericht als Eingangsinstanz festgehalten werden. Auch nach dem TKG ist das Verwaltungsgericht die Eingangsinstanz.

Aufgrund des Behördensitzes der Bundesnetzagentur in Bonn ist für beide Rechtsbereiche das Verwaltungsgericht Köln örtlich zuständig. Wenn das Verwaltungsgericht weiterhin als einheitliche Eingangsinstanz für ERegG und TKG mit vielen Ähnlichkeiten bleibt, kann die bislang aufgebaute eisenbahnregulierungsrechtliche Expertise weiterhin genutzt werden und der fachliche Austausch zwischen den Regulierungsrechtsbereichen Eisenbahn und Telekommunikation innerhalb eines Gerichtes fortgeführt werden.

Zu Nummer 10 (Zu Artikel 1 Nummer 45 (§ 77b - neu))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Einführung von „in camera“-Verfahren in der Hauptsache ist aus verfassungsrechtlicher Sicht als Eingriff in die Verfahrensgrundrechte der Beteiligten und insbesondere als Beschneidung des Rechts auf rechtliches Gehör vor Gericht (Art. 103 Absatz 1 GG) grundsätzlich sehr problematisch. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 27. Oktober 1999 - BVerfGE 101, 106 (128) für bipolare Konstellationen, bei denen auf der einen Seite der Bürger und auf der anderen Seite der Staat beteiligt ist, ein „in camera“-Verfahren eindeutig nur dann für verfassungskonform erachtet, wenn es (ausschließlich) zu einer Verbesserung des Rechtsschutzes des Bürgers führt.

Der Vorschlag hat keine Grundlage in der Richtlinie 2012/34/EU. Hier besteht ein Unterschied zu § 138 TKG. Dieser geht auf das EuGH-Urteil vom 13. Juli 2006 in der Sache Mobistar zur Auslegung des Art. 4 der Richtlinie 2002/21/EG (Rahmenrichtlinie - RRL) zurück. Auch der Gesetzgeber, der das vom BVerwG auf der Grundlage europarechtskonformer Auslegung entwickelte telekommunikationsrechtliche "in camera"-Verfahren in der Hauptsache später aufgegriffen und durch Änderung des § 138 TKG normativ umgesetzt hat, hat dabei zur Begründung ausgeführt, „§ 138 wird an das Verständnis des EuGH (Urteil vom 13. Juli 2006, Az. Rs. C-438/04) zu dem den Rechtsschutz regelnden Artikel 4 RRL angepasst.“ (vgl. BT-Drs. 17/5707, S. 86 f.).

Die Aufnahme einer § 138 TKG vergleichbaren, aber nicht zwingend unionsrechtlich vorgegebene Regelung in das ERegG würde deshalb erhebliche und schwer kalkulierbare Risiken schaffen, weil die Frage, ob und inwieweit der Gesetzgeber verfassungsrechtlich befugt ist eine derartige Regelung zu schaffen, nicht abschließend geklärt ist.

Zu Nummer 11 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung hält als Ergebnis der Prüfaufträge keine Änderungen des vorliegenden Gesetzentwurfs für erforderlich.

Zu a)

Die Bundesregierung erkennt insoweit keinen Bedarf für gesetzliche Änderungen bei den Trassenentgelten in Bezug auf Langsamfahrstellen. Bereits im bestehenden System gibt es zum einen ein Anreizsystem und zum anderen die Möglichkeit einer Minderung.

Infrastrukturbedingte Verspätungen sind vom Anreizsystem umfasst: Das in § 39 ERegG vorgesehene Anreizsystem setzt ausreichende Anreize für ein Verhalten der Marktteilnehmer, das zu einer bestmöglichen Infrastrukturnutzung führt.

Daneben besteht die Möglichkeit zur Minderung von Trassenentgelten bei Schlechtleistungen bereits heute: Sofern eine Langsamfahrstelle als eine Schlechtleistung eingestuft wird, folgt aus den allgemeinen Regelungen eine Minderung. Ist die Langsamfahrstelle aber von vornherein im Fahrplan berücksichtigt und also keine Schlechtleistung, besteht kein Grund für eine Minderung. Es genügt damit die Anwendung der allgemeinen Regelungen. Die dargestellte Minderungsmöglichkeit, wenn infrastrukturelle Störungen zu einer Verspätung führen, besteht seit der Entscheidung der Bundesnetzagentur vom 6. April 2009 (Gz. 10.050-F-08-611). Auch nach der Einführung des ERegG ist die Minderung von Trassenentgelten bei infrastrukturellen Schlechtleistungen Bestandteil der genehmigten Entgeltgrundsätze geblieben.

Zu b)

Die Bundesregierung erkennt insoweit keinen Bedarf für gesetzliche Änderungen.

Die Aufnahme eisenbahnspezifischer Haftungstatbestände in das ERegG wird nicht für erforderlich gehalten:

Zum einen setzt das in § 39 ERegG vorgesehene Anreizsystem Anreize für ein Verhalten der Marktteilnehmer, das zu einer bestmöglichen Infrastrukturnutzung führt.

Zum anderen sind die allgemeinen zivilrechtlichen Haftungsregeln – wie bei Verträgen in anderen Bereichen – grundsätzlich anwendbar: Erbringt ein Betreiber der Schienenwege gegenüber einem Zugangsberechtigten nicht die im Trassennutzungsvertrag versprochene Leistung, können zivilrechtliche Ansprüche des Zugangsberechtigten gegen den Betreiber der Schienenwege in Betracht kommen.

Zu c)

Die Bundesregierung erkennt insoweit keinen Bedarf für gesetzliche Änderungen.

Eine automatische Übernahme von Maßnahmen aus dem Plan zur Erhöhung der Schienenwege (PEK) in den Bedarfsplan scheitert bereits daran, dass der Bedarfsplan Teil des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist und nur durch ein Gesetzgebungsverfahren geändert werden kann.

Das BSWAG baut auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auf und regelt mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, der dem Gesetz als Anlage beigelegt ist, den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und die Finanzierung durch den Bund. Voraussetzung für die Realisierung der im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthaltenen Vorhaben ist ihre Wirtschaftlichkeit, die nach Abschluss der Vorplanung überprüft wird. Zur Anpassung des Bedarfsplans an die zukünftige Verkehrsentwicklung hat der Gesetzgeber eine regelmäßige Überprüfung des Bedarfsplans festgelegt (§ 4 BSWAG).

Der PEK gem. § 59 ERegG stellt dagegen einen Plan des Betreibers der Schienenwege mit regulierungsrechtlichen Sonderregelungen dar. Beide Pläne haben unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe und Zielrichtungen und lassen sich nicht miteinander kombinieren.

Zu d)

Die Evaluierung des ERegG kam zu dem Schluss, dass Bußgeldtatbestände insbesondere für die Ahndung wiederholter Verstöße gegen Regulierungsvorschriften sinnvoll sein können. Es bestehen jedoch hohe Anforderungen an die Bestimmtheit von Bußgeldtatbeständen, insbesondere müssen die Pflichten in den mit einem Bußgeld bewehrten einzelnen Vorschriften so präzise formuliert werden, dass Verstöße dagegen sanktioniert werden können. Diese rechtsförmlichen Anforderungen werden von den unter regulierungsrechtlichen Gesichtspunkten geschaffenen Vorschriften des ERegG häufig nicht erfüllt. Es ist daher eine vertiefte Prüfung erforderlich, in welchem Umfang rechtlich korrekte Bußgeldtatbestände geschaffen werden können. Bei einer voraussichtlich notwendigen Umformulierung von Pflichten aus dem ERegG muss auch berücksichtigt werden, dass das ERegG im Wesentlichen eine 1:1 Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU ist und auch dadurch Grenzen bei einer Umgestaltung der ERegG-Vorgaben gesetzt sind. Da eine abschließende parlamentarische Befassung mit dem Gesetzentwurf noch innerhalb dieser Legislaturperiode ermöglicht werden soll, war innerhalb des gesetzten Zeitrahmens eine Erarbeitung rechtsförmlich korrekter Bußgeldtatbestände nicht möglich. Ein Aufgreifen des Themas bei künftigen ERegG-Novellen wird nicht ausgeschlossen.