

Referentenentwurf 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 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 Anpassungen an das geltende EU-Recht wurden vorgenommen.

C. Alternativen

Keine.

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 und bei der Bundesnetzagentur ergeben sich Kosten in Höhe von 717.018,98 Euro. Diese verteilen sich auf den Einzelplan 9 (618.986,96 Euro) und den Einzelplan 12 (98.032,02 Euro).

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 entstehen durch dieses Gesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 310 000 Euro (davon rund 276 000 Euro für Informationspflichten) und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 140 000 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 rund 453 000 Euro. Die Mehrausgaben sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

2. Länder und Kommunen

Bei den Ländern und 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.

Referentenentwurf der Bundesregierung

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 folgende Angabe 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“.
 - b) In den Angaben zu den §§ 8, 8a, 8b, 8c und 9 werden die Wörter „der Schienenwege“ jeweils 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 der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen“.
 - g) In der Angabe zu § 37 wird die Angabe „; 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 Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplannerstellung sowie des Deutschlandtakts“.
 - l) Nach der Angabe zu § 53 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 53a Delegierter Rechtsakt zum Zuweisungsverfahren“.
 - m) In der Angabe zu § 56 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der Erstellung“ eingefügt.
 - n) Die Angabe zu Kapitel 4 wird gestrichen.
 - o) Die Angaben zu §§ 63 bis 65 werden durch folgende Angabe ersetzt.
„§ 63 (weggefallen)
§ 64 (weggefallen)
§ 65 (weggefallen)“.
 - p) In der Angabe zu Kapitel 5 wird die Angabe „5“ durch die Angabe „4“ ersetzt.
 - q) Nach der Angabe zu § 77 werden folgende Angaben eingefügt:
„§ 77a Rechtsweg
§ 77b Vorlage- und Auskunftspflicht“.
 - r) In der Angabe zu Kapitel 6 wird die Angabe „6“ durch die Angabe „5“ und das Wort „Anwendungsvorschriften“ durch das Wort „Bußgeldvorschriften“ ersetzt.
 - s) In der Angabe zu § 81 wird das Wort „Befristungen“ durch das Wort „Bußgeldvorschriften“ ersetzt.
 - t) 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) In Absatz 1 wird nach dem Wort „Eisenbahnanlagen“ jeweils die Angabe „, Werksbahnen“ eingefügt.
 - b) Absatz 4a wird wie folgt gefasst:

„(4a) Betrieb der Eisenbahnanlagen sind die Kapazitätszuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Entgelten.“

- c) Der bisherige Absatz 4a wird der neue Absatz 4b und wie folgt geändert:
- aa) Im 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 folgende 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 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 zuständig ist.“

- e) In Absatz 10 werden das Wort „Zugtrasse“ durch das Wort „Kapazität“ und die Wörter „der Schienenwege“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
- f) Absatz 12 wird wie folgt gefasst:
- aa) Im Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Zugangsberechtigter ist“ durch die Wörter „Zugangsberechtigte sind“ ersetzt.
- bb) Die 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:

„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 schienenverkehrsbezogenen Leistungen.“

- j) Nach Absatz 24 werden folgende Absätze 24a und 24b eingefügt:

„(24a) Örtliche Schienennetze sind Schienennetze, die eine Streckenlänge von 100 Kilometern nicht übersteigen.

(24b) Regionale Schienennetze sind Schienennetze, die eine Streckenlänge von 300 Kilometern nicht übersteigen.“

- 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) Folgende Absätze 26 bis 29 werden angefügt:

„(26) Personenbahnsteige sind der am Schienenweg gelegene Bereich für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen einschließlich aller Aufbauten und Einrichtungen, soweit sie 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) Ein Integraler Taktfahrplan zeichnet sich dadurch aus, dass vertaktete Linienfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen realisiert werden können. Dabei wiederholen sich die Anschlussbeziehungen innerhalb des Taktgefüges nach einem grundsätzlich festen Rhythmus.“

4. § 2 wird durch folgende §§ 2, 2a und 2b ersetzt:

„§ 2

Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben

(1) Die §§ 5 bis 9 und 12 sind nicht anzuwenden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich 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, tätig sind.

(2) Werden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des Absatzes 1 direkt oder indirekt von einem Dritten kontrolliert, der andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder durch Gesellschaften erbringt, an denen er mehrheitlich beteiligt ist, so gelten unbeschadet des Absatzes 1 die §§ 5 und 6. § 7 gilt für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Dritten, der es direkt oder indirekt kontrolliert.

(3) Nicht anzuwenden sind

1. für Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen Eisenbahnen die §§ 8 bis 9,
2. für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme die §§ 8 bis 9, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze 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 Buchstaben c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,

3. für Betreiber von örtlichen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort oder Bestimmungsort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, die §§ 8 bis 9, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben werden und entweder
 - a) diese Strecken von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehrsdienste genutzt werden oder
 - b) die wesentlichen Funktionen bezüglich dieser Strecken von einer nicht von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollierten Stelle wahrgenommen werden;
 - c) dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,
4. für Betreiber von regionalen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die von einer anderen Stelle als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben und für den Betrieb regionaler Personenverkehrsdienste genutzt werden, die von einem einzigen, nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, bis Kapazität für Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen, die §§ 8 bis 8d; dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird,
5. für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen, der § 12.

(4) Die Regulierungsbehörde soll auf Antrag Eisenbahnen ganz oder teilweise von der Anwendung der §§ 5, 6, 7 Absatz 1, 2 und 4 Satz 1 sowie der §§ 8 bis 8d und 12 befreien, wenn die Eisenbahn für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes keine strategische Bedeutung hat. Eine strategische Bedeutung liegt insbesondere nicht vor, wenn ihre Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung, ihre Verkehrsleistung oder ihre Serviceeinrichtungen nach Auslastung, Art und Umfang des potentiell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Serviceeinrichtung angebotenen Leistungen von geringer Bedeutung sind.

(5) Nicht anzuwenden sind für Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, die §§ 8, 8a, 8c und 9. Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn die Betriebsleistung des Netzes 700.000 Trassenkilometer im Jahr nicht übersteigt und das Netz nicht zur Durchführung von Schienenpersonenverkehr im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages genutzt wird.

(6) Für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen gelten die Ausnahmen der Absätze 3 und 5 entsprechend, soweit die Schienenwege, an denen sie gelegen sind, unter die Anwendung des jeweiligen Absatzes fallen.

(7) Liegt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs vor, hat die Regulierungsbehörde anzuordnen, dass die in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften ab einem in der Anordnung zu bestimmenden Zeitpunkt anzuwenden sind.

(8) Beantragt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 Buchstabe c ein Zugangsberechtigter die Zuweisung von Schienenkapazität auf einem betroffenen Schienennetz, hat die Regulierungsbehörde die unverzügliche Anwendung der in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften anzuordnen.

(9) Die Regulierungsbehörde hat eine Anordnung nach Absatz 7 oder Absatz 8 unbeschadet der verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf zu widerrufen, sobald die Voraussetzungen für die Anordnung entfallen sind.

§ 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 im Sinne des § 2 Absatz 3 Nummer 2 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,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze 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 Buchstaben 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 7 bis 9 entsprechend.

(2) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber von Eisenbahnanlagen, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen für deren eigene Zwecke 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) Nicht anzuwenden sind für Betreiber örtlicher Schienennetze, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, die §§ 18, 23 Absatz 2, die §§ 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. Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn die Betriebsleistung des Netzes 700.000 Trassenkilometer im Jahr nicht übersteigt und das Netz nicht zur Durchführung von Schienenpersonennahverkehren im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages genutzt wird.

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

(5) 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 ausnehmen. Gleiches gilt für Betreiber von Personenbahnhöfen, an deren Bahnhöfen Züge des Schienenpersonenfernverkehrs nur in unerheblichem Umfang halten.

(6) Die Absätze 1 und 3 gelten entsprechend für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen, soweit der Betreiber der Schienenwege, an dessen Schienenwegen die Personenbahnsteige und Laderampen liegen, unter die Anwendung des jeweiligen Absatzes fällt.

§ 2b

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen

(1) Kapitel 3 findet keine Anwendung 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 erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende 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.“

5. § 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 gestrichen.
6. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 7 wird das das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - b) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
7. § 9 Absatz wird wie folgt geändert:
 - a) Die Wörter „der Schienenwege“ werden jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.
 - b) Absatz 1 Satz 5 wird gestrichen.
 - 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.“
8. In § 10 Absatz 4 werden die Wörter „und Artikel 62 Absatz 3“ durch die Wörter „oder Artikel 13 Absatz 9“ ersetzt.
9. 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, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, § 31a.

(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, hat er die Wahl, ob er die Entgelte für die Gesamtheit seiner Eisenbahnanlagen nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt oder ob er die Entgelte für Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen jeweils getrennt ermittelt. Für Betreiber, die gemäß Satz 1 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 von Personenbahnsteigen beschreiben in den Nutzungsbedingungen die für den Personenverkehr erbrachten Leistungen verbindlich mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit.“

10. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In § 12 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 die Wörter „der Schienenwege“ jeweils durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ ersetzt.

11. § 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 folgende 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, 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 der Kommission vom 22. November 2017 erforderlichen Mindestinhalten die nach den §§ 13 Absatz 6, § 21, § 34 Absatz 2, § 39 Absatz 2 und 4 und § 47 Absatz 9 geforderten Bedingungen.

(6) Die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen 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 der Kommission vom 22. November 2017.“

12. In § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird nach dem Wort „Serviceeinrichtungen“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 2 Buchstabe i wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe j angefügt:

„j) die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen,“

cc) Folgende Nummer wird angefügt:

„3. Pilotprojekte nach § 52a. Die Regulierungsbehörde schlägt der Bundesregierung aufgrund der Erfahrungen 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 wird angefügt:

„8. Pilotprojekte nach § 52a und deren Auswirkungen.“

13. § 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) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 5.

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(6) Bei Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten die Absätze 2 und 5 insoweit nicht, als ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 darstellen würde. In Fällen einer besonderen Eilbedürftigkeit 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 zu unterrichten. 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. Die §§ 21 und 66 bis 68 bleiben unberührt.“

14. In § 25 Absatz 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Gesamtkosten“ die Wörter „und die mitgeteilte Betriebsleistung“ eingefügt und das Wort „es“ durch das Wort „beide“ ersetzt.

15. 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.“

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

„§ 31a

Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber 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 eines Betreibers der Personenbahnsteige und eines Betreibers der Laderampen für die Erbringung des Mindestzugangspakets sind von der Regulie-

rungsbehörde zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 23 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1, § 24 Absätze 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 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 und in § 46 Absatz 4 an die Stelle der Netzfahrplanperiode auch das Kalenderjahr treten kann.

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

17. § 33 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege, die von den Vorschriften zur Entgeltbildung für Schienenwege ausgenommen oder befreit sind, bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Anforderungen des § 32 erfüllt sind. Für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes gilt abweichend von Satz 2 für Personenverkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der § 37. Für das Verfahren zur Genehmigung der Entgelte gelten die Vorschriften des § 46 entsprechend. Dies gilt nicht, soweit in § 46 Absatz 1 Satz 2 auf Anlage 4 verwiesen wird.“

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

19. § 35 Absatz 6 wird durch folgende Absätze ersetzt:

„(6) Beinhaltene 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. Soweit der Anspruch auf Genehmigung eines höheren Entgeltes damit einhergeht, dass die Entgelte in einem anderen Segment oder mehreren anderen Segmenten abzusenken wären, ist diese Absenkung vom Gericht 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 Zahlung eines vorläufigen Entgeltes, das geringer ist als das genehmigte Entgelt, nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung. In diesen Fällen führt die teilweise Herstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht dazu, dass Entgelte anderer Segmente vorläufig angehoben werden.“

(7) Absatz 6 Satz 4 findet keine Anwendung, wenn der Vertragspartner nach Absatz 6 Satz 1 Leistungen nachfragt und 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.“

20. § 36 wird wie folgt geändert:

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

21. § 37 wird wie folgt gefasst:

- a) In der Überschrift wird die Angabe „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 der Schienenwege je Land und für Nutzung von Personenbahnhöfen je Aufgabenträgergebiet festzulegen.“

- c) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und bei Personenbahnhöfen im Kalenderjahr 2017 entsprechen.“

- d) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 2a bis 2c eingefügt:

„(2a) Die Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 und für Personenbahnhöfe für das Jahr 2022 werden letztmalig gemäß der Absätze 1 und 2 berechnet.“

(2b) Für die Netzfahrplanperiode 2022/2023 und für Personenbahnhöfe für das Jahr 2023 werden die Entgelte neu gegliedert in Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und für Nutzung von Personenbahnhöfen. Für die Entgelte für die Nutzung der Eisenbahnanlagen je Land und für Nutzung von Personenbahnhöfen je Aufgabenträgergebiet hat die folgende Neuberechnung auf Basis der in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und für Personenbahnhöfe für das Jahr 2021 angefallenen Verkehrsleistung zu erfolgen. Die Summe der Entgelte darf maximal 101,8 Prozent der Summe der nach Absatz 2a für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 und für Personenbahnhöfe für das Jahr 2022 berechneten Entgelte betragen.

(2c) Ab der Netzfahrplanperiode 2023/2024 und für Personenbahnhöfe für das Jahr 2024 sind die nach Absatz 2b gebildeten Entgelte mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen Änderungsrate anzupassen.“

- e) Absatz 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 32 gilt entsprechend.“

- f) 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.“

22. § 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 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 dem 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.“

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

„Soweit die Ermittlung der Entgelte nicht den vorgenannten Anforderungen genügt, kann die Regulierungsbehörde die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen.“

24. § 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.

25. § 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 werden die Wörter „Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen“ durch die Wörter „Kapazität in Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen“ ersetzt.
- d) Folgender Absatz wird angefügt:

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

26. § 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 veröffentlicht werden“ 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.

27. § 49 Absatz wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 werden die Wörter „einer konkreten Bandbreite“ durch die Wörter „eines konkreten Zeitrahmens“ ersetzt.

bb) In Satz 4 wird das Wort „Der“ durch das Wort „Die“ und das Wort „Bandbreite“ durch das Wort „Zeitraumen“ ersetzt.

b) Die Absätze 2, 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(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 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.“

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 2 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 gestrichen.

e) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 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 Absätze 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 sind nicht anzuwenden.“

- f) In Absatz 11 werden die Wörter „über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität“ durch die Wörter „der Kommission vom 7. April 2016“ ersetzt.

28. 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 Unterlagen nach Artikel 3 und die Ergebnisse der nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität erfolgten Prüfungen beizufügen. Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrags in Textform und weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin.

(2) Die Regulierungsbehörde erteilt die Genehmigung, wenn die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 und des § 49 erfüllt sind und die Vereinbarkeit mit Pilotprojekten gemäß § 52a gegeben ist.

(3) Trifft die Regulierungsbehörde binnen 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.“

29. 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“ ersetzt.

30. 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.

31. § 52 wird folgender Absatz angefügt:

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

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

„§ 52a

Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte zur Nutzung der Kapazitäten und zur 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 (TTR). Die Festlegung gemäß Satz 1 kann mit Vorgaben verbunden werden, insbesondere wie, unbeschadet des § 19, das Verfahren zur Aufstellung des Kapazitätsnutzungsplans nach Absatz 2 auszugestalten ist und welchen Bedingungen die Konstruktionsparameter unbeschadet des Absatz 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 ein Konzept zur Nutzung der Kapazitäten (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 ihrer Bedarfe 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.“

33. § 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.“

34. Nach § 53 wird folgender § 53a eingefügt:

„§ 53a

Delegierter Rechtsakt zum Zuweisungsverfahren

Die §§ 44, 46 Absatz 1 und §§ 50 bis 53 sind nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft“.

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) In Absatz 3 wird der Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Der Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertigerstellten 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 „Maßnahmen“ ersetzt.

bbb) Folgende Nummern 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 gestrichen.

b) Nach Absatz 2 werden folgender 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 dieser den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und das Verfahren des Absatzes 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.“

(4) Im Anschluss an die Feststellung, dass der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und das Verfahren des Absatzes 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 wie folgt geändert:
 - aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „Absatzes 4“ durch die Angabe „Absatzes 8“ ersetzt.
 - bb) In der Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - cc) 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. Die bisherigen Kapitel 5 und 6 werden die Kapitel 4 und 5.

40. § 68 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„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) Absatz 4 und 5 werden gestrichen.

41. § 70 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) Im Satzteil vor der 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 sowie nach § 80 Absatz 2“.

- c) In Nummer 3 wird die Angabe „Ziffer 2“ gestrichen.

42. § 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen einvernehmlich erfolgen.“

43. § 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 folgende Sätze 2 und 3 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 in den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 eine wirksame Mitteilung bzw. Veröffentlichung und in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 ein Inkrafttreten vor Ablauf der Frist möglich ist.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „Satz 1“ jeweils gestrichen.

c) In Absatz 4 werden die Wörter „dieses Unternehmen“ durch die Wörter „die beabsichtigte Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung“ ersetzt.

44. § 77 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „und für die Erhebung von Gebühren nach dem Bundesgebührengesetz“ durch die Wörter „für die Erhebung von Gebühren, für Maßnahmen zur Erlangung von Auskünften, Nachweisen, Hilfsmitteln und Hilfeleistungen nach § 67 Absatz 4 bis 7 außerhalb von Beschlusskammerverfahren und bei Entscheidungen nach § 81 Absatz 1 Nummer 16 außerhalb von Beschlusskammerverfahren“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„§ 41 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt nicht, wenn der Verwaltungsakt nachweisbar zu einem früheren Zeitpunkt zugegangen ist.“

b) In Absatz 6 werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchführen. Für die Verhandlung oder einen Teil davon ist die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, o-

der die Gefährdung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.“

c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die von ihr getroffenen Entscheidungen in nicht personenbezogener Form. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren in nicht personenbezogener Form veröffentlichen.“

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

„§ 77a

Rechtsweg

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

(2) Gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde findet außer in den Gebührenverfahren nach § 69 ein Vorverfahren nicht 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 die Beschwerde gegen Beschlüsse nach § 77b Absatz 4, die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision nach § 135 in Verbindung mit § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung und die Beschwerde gegen Beschlüsse über den Rechtsweg nach § 17a Absatz 2 und 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes. Auf die Beschwerde gegen die Beschlüsse über den Rechtsweg findet § 17a Absatz 4 Satz 4 bis 6 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung.

§ 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 Revisionsssenat. Absatz 2 Satz 3 und 4 und Absatz 3 Satz 2 gelten sinngemäß.“

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

47. § 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 Satz 1 und folgender Satz 2 wird angefügt:

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

48. In der Überschrift des neuen Kapitels 5 wird das Wort „Anwendungsvorschriften“ durch das Wort „Bußgeldvorschriften“ ersetzt.

49. § 80 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 bis 6 werden aufgehoben.
- b) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 1.
- c) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 2 und in Satz 1 die Angabe „§ 8d Absatz 6“ wird durch die Angabe „§ 8d Absatz 5“ ersetzt.
- d) Folgende Absätze 3, 4 und 5 werden angefügt:

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

(4) Soweit sich zum [Tag des Inkrafttretens] bestehende Verträge gemäß § 37 Absatz 3 auf Entgelte für Eisenbahnanlagen erstrecken, tritt der Betreiber der Personenbahnsteige, der die an den Personenbahnhof angrenzenden Eisenbahnanlagen betreibt, in die vertraglichen Rechte und Pflichten des Betreibers der Personenbahnhöfe ein. Der Betrag, um den bezogen auf die Eisenbahnanlagen eine Abweichung vom Regelentgelt vereinbart wurde, ist in der vereinbarten Bemessungsgröße bis zum Ende der Laufzeit des Vertrages an den Betreiber der Personenbahnsteige zu entrichten.

(5) Gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde, die vor dem [Tag des Inkrafttretens] ergangen sind, findet § 77a Absatz 3 keine Anwendung“

50. § 81 wird wie folgt gefasst:

„§ 81

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, welche ihm in einem Verfahren nach diesem Gesetz angegeben worden sind, nicht wahr;
2. entgegen § 7 Absatz 3 öffentliche Gelder zugunsten eines der Tätigkeitsbereiche Erbringung von Verkehrsleistung oder Betrieb von Eisenbahnanlagen auf den jeweils anderen überträgt;
3. gegen Vorgaben über die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege verstößt indem er
 - a) entgegen § 8 Absatz 1 als Betreiber von Schienenwegen nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder in vertikal integrierten Unternehmen von anderen Bereichen innerhalb des Unternehmens rechtlich getrennt ist,
 - b) entgegen § 8 Absatz 2 Satz 1 in vertikal integrierten Unternehmen einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen eines Betreibers von Schienenwegen hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausübt,
 - c) entgegen § 8 Absatz 3 gleichzeitig Mitglied des Vorstands oder Aufsichtsrats eines Betreibers der Schienenwege und des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ist oder für Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen beider Bereiche zuständig ist,
 - d) entgegen § 8 Absatz 4 den genannten Personen eine leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen oder Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verbunden sind, gewährt,
 - e) entgegen § 8 Absatz 5 sensible Informationen über wesentliche Funktionen einer Einheit in einem vertikal integrierten Unternehmen nicht auf befugtes Personal beschränkt oder
 - f) entgegen § 8 Absatz 6 als rechtliche Einheit eines vertikal integrierten Unternehmens Einfluss auf die Ernennung und Entlassung von Personen anderer rechtlicher Einheiten dieses Unternehmens ausübt;
4. gegen Vorgaben über die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf wesentliche Funktionen verstößt indem er
 - a) entgegen § 8a Absatz 1 als Betreiber der Schienenwege innerhalb der in § 8 Absatz 1, §§ 23 und 39 Absatz 1 und § 44 dieses Gesetzes festgelegten Grenzen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Funktionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist,

- b) entgegen § 8a Absatz 3 Nummer 2 als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder als andere Einheit im vertikal integrierten Unternehmen Einfluss auf die Ernennung und Entlassung der Personen ausübt, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Schienenwege zu treffen haben,
 - c) es entgegen § 8a Absatz 3 Nummer 3 unterlässt sicherzustellen, dass die berufliche Mobilität von Personen die mit wesentlichen Aufgaben betraut sind, nicht zu Konflikten zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber von Schienenwegen führen oder
 - d) entgegen § 8b Absatz 2 nicht sicherstellt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu den einschlägigen Informationen erhalten;
5. gegen Vorgaben über die finanzielle Transparenz verstößt indem er
- a) entgegen § 8d Absatz 1 Satz 1 Einnahmen aus dem Betrieb der Schienenwege, einschließlich Zuwendungen aus öffentlichen Geldern nicht ausschließlich zur Finanzierung der eigenen Geschäftstätigkeit verwendet,
 - b) entgegen § 8d Absatz 1 Satz 3 Gewinne zur Zahlung von Dividenden an Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber von Schienenwegen kontrollieren verwendet,
 - c) entgegen § 8d Absatz 3 oder Absatz 4 als Betreiber von Schienenwegen einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder als Eisenbahnverkehrsunternehmen einem Betreiber von Schienenwegen ein direktes oder indirektes Darlehen gewährt,
 - d) entgegen § 8d Absatz 5 Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens zu anderen als Marktsätzen und -bedingungen, gewährt, auszahlt oder bedient, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln oder
 - e) entgegen § 8d Absatz 6 als rechtliche Einheit eines vertikal integrierten Unternehmens für den Betreiber der Schienenwege Dienstleistungen anbietet oder erbringt, die nicht nach Marktpreisen oder nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne, bezahlt werden;
6. entgegen § 19 Absatz 5 Satz 2 seine endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht als Grundlage für das Zuweisungsverfahren oder für den Vertragsschluss für die Trassen der folgenden Netzfahrplanperiode verwendet;
7. ohne Genehmigung nach § 31a Absatz 2 Satz 1, § 33 Absatz 1 Satz 1 oder § 45 Absatz 1 Satz 1 ein dort genanntes Entgelt erhebt;
8. entgegen § 31a Absatz 3, § 33 Absatz 2 Satz 1 oder § 45 Absatz 2 Satz 1 ein anderes als das genehmigte Entgelt vereinbart;
9. entgegen § 42 Absatz 2 mit der ihm zugewiesenen Schienenwegkapazität Handel treibt;
10. entgegen § 43 Absatz 2 mit der ihm zugewiesenen Kapazität in Serviceeinrichtungen Handel treibt;

11. entgegen § 46 Absatz 1 die Genehmigung der Entgelte nicht mindestens sechs Monate vor Ablauf der in § 51 Absatz 1 Satz 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde beantragt oder dem Antrag nicht die Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben dieses Gesetzes beifügt;
12. entgegen § 52 Absatz 1 als Betreiber der Schienenwege nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, soweit ihm dies möglich ist, stattgibt;
13. entgegen § 52 Absatz 5 als Betreiber der Schienenwege im Koordinierungsverfahren die Informationen des § 52 Absatz 5 Satz 2 Nummern 1 bis 4 den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch offenlegt;
14. entgegen § 56 Absatz 1 Satz 1 nicht innerhalb von fünf Arbeitstagen über Anträge außerhalb des Netzfahrplans auf Zuweisung einzelner Zugtrassen entscheidet;
15. entgegen § 67 Absatz 2 der Regulierungsbehörde den Entwurf des Geschäftsplanes und die Hinweise der Zugangsberechtigten nicht so übermittelt, dass diese zu diesem Entwurf innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen Stellung nehmen kann;
16. entgegen § 67 Absatz 6 der Regulierungsbehörde die verlangten Auskünfte nicht im festgesetzten angemessenen Zeitraum zur Verfügung stellt;
17. entgegen § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 ohne zuvor die Regulierungsbehörde unterrichtet zu haben oder vor Ablauf der Frist eine in § 73 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 genannte beabsichtigte Entscheidung dem Zugangsberechtigten mitteilt und dabei nicht darauf hinweist, dass es sich lediglich um einen rechtlich nicht bindenden Entwurf handelt;
18. entgegen § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 ohne zuvor die Regulierungsbehörde unterrichtet zu haben oder vor Ablauf der Frist eine in § 73 Absatz 1 Nummer 5 und 6 genannte beabsichtigte Festlegung veröffentlicht und dabei nicht darauf hinweist, dass es sich lediglich um einen rechtlich nicht bindenden Entwurf handelt;
19. Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzbedingungen für Serviceeinrichtungen verwendet, die nicht nach Maßgabe der §§ 19 Absatz 5 Satz 2, § 72 Satz 1 Nummer 5 und § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 in Kraft getreten sind.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 10 Absatz 2 als Betreiber einer Serviceeinrichtung Anträge auf Zugang zu seiner Serviceeinrichtung oder die Erbringung einer Leistung ablehnt oder eine tragfähige Alternative angibt, obwohl in der Serviceeinrichtung eine dem Bedarf des Antragsstellers entsprechende Kapazität verfügbar ist oder im Verlauf des Koordinierungsverfahrens oder danach voraussichtlich verfügbar sein wird.

(3) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine im Amtsblatt der Bundesnetzagentur veröffentlichte Allgemeinverfügung nach Artikel 9 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 vom 22. November 2017 über die Festlegung von Fristen im Sinne von Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU für die Beantwortung von Zugangsanträgen zur Serviceeinrichtung und

auf die dortige Erbringung von Leistungen nach Anhang II Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU sowie die Festlegung von Fristen für die Beantwortung von Anträgen auf Erbringung von Zusatz- und Nebenleistungen im Sinne von Anhang II Nummern 3 und 4 der Richtlinie 2012/34/EU verstößt.

(4) Ordnungswidrig handelt, wer gegen den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Nummer 8 hinsichtlich zeitweiliger Beschränkungen der Kapazität von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z.B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind ('Kapazitätsbeschränkungen'), mehr als sieben aufeinanderfolgende Tage andauern und dazu führen, dass mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, nicht alle Kapazitätsbeschränkungen sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal, soweit bekannt, mindestens 24 Monate oder zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlicht,
2. entgegen Nummer 12 Satz 1 hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen, die nicht gemäß Nummer 8 veröffentlicht werden müssen, aber dazu führen, dass mehr als 10 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, und die in der folgenden Fahrplanperiode auftreten und dem Infrastrukturbetreiber spätestens 6 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt werden, die betroffenen Antragsteller nicht zu den vorgesehenen Kapazitätsbeschränkungen konsultiert oder die aktualisierten Kapazitätsbeschränkungen nicht mindestens vier Monate vor dem Netzfahrplanwechsel mitteilt,
3. entgegen Nummer 12 Satz 2 die Einzelheiten zu den angebotenen Zugtrassen für Personenzüge nicht spätestens vier Monate und für Güterzüge nicht spätestens einen Monat vor dem Beginn der Kapazitätsbeschränkung bereitstellt, außer wenn der Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Antragsteller eine kürzere Vorlaufzeit vereinbaren,
4. entgegen Nummer 14 Satz 2 in den in Nummer 14 Satz 1 benannten Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen des delegierten Rechtsaktes EU/2017/2075 einer Konsultation unterzogen werden müssen, die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht umgehend konsultiert,
5. entgegen Nummer 15 Satz 1 bei Maßnahmen gemäß den Nummern 8, 12 oder 14 nicht den vorgesehenen Tag, die Tageszeit und, sobald möglich, Uhrzeit des Beginns und Endes der Kapazitätsbeschränkung, den von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Streckenabschnitt und gegebenenfalls die Kapazität der Umleitungsstrecken veröffentlicht,
6. entgegen Nummer 16 Satz 1 hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage lang andauern und mehr als 50 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, den Antragstellern auf deren Anfrage hin nicht während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellt,

7. entgegen Nummer 16 Satz 3 die interessierten Antragsteller nicht konsultiert, bevor er zwischen den alternativen Kapazitätsbeschränkungen wählt und die Auswirkungen der verschiedenen Alternativen auf diese Antragsteller und die Nutzer der Dienste nicht berücksichtigt,
8. entgegen Nummer 17 Satz 2 die in Nummer 17 Satz 1 benannten Kriterien nicht zusammen mit einer vorläufigen Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten im Rahmen der Maßnahmen gemäß Nummer 8 in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht.

(5) Hat jemand als Leitungsperson im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten eine Ordnungswidrigkeit nach den Absätzen 1 oder 2 begangen, so kann auch gegen weitere juristische Personen oder Personenvereinigungen, die das Unternehmen zum Zeitpunkt der Begehung der Ordnungswidrigkeit gebildet haben und die auf die juristische Person oder Personenvereinigung, deren Leitungsperson die Ordnungswidrigkeit begangen hat, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss ausgeübt haben, eine Geldbuße festgesetzt werden.

(6) Im Falle einer Gesamtrechtsnachfolge oder einer partiellen Gesamtrechtsnachfolge durch Aufspaltung (§ 123 Absatz 1 des Umwandlungsgesetzes) kann die Geldbuße nach Absatz 5 auch gegen den oder die Rechtsnachfolger festgesetzt werden. Im Bußgeldverfahren tritt der Rechtsnachfolger oder treten die Rechtsnachfolger in die Verfahrensstellung ein, in der sich der Rechtsvorgänger zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Rechtsnachfolge befunden hat. § 30 Absatz 2a Satz 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten findet insoweit keine Anwendung. Satz 3 gilt auch für die Rechtsnachfolge nach § 30 Absatz 2a Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, soweit eine Ordnungswidrigkeit nach 73a Absatz 1 zugrunde liegt.

(7) Die Geldbuße nach § 30 Absatz 1 und 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sowie nach Absatz 5 kann auch gegen die juristischen Personen oder Personenvereinigungen festgesetzt werden, die das Unternehmen in wirtschaftlicher Kontinuität fortführen (wirtschaftliche Nachfolge). Für das Verfahren gilt Absatz 6 Satz 2 entsprechend.

(8) In den Fällen der Absätze 5, 6 und 7 bestimmen sich das Höchstmaß der Geldbuße und die Verjährung nach dem für die Ordnungswidrigkeit geltenden Recht. Die Geldbuße nach Absatz 5 kann selbstständig festgesetzt werden.

(9) Soweit in den Fällen der Absätze 5, 6 und 7 gegen mehrere juristische Personen oder Personenvereinigungen wegen derselben Ordnungswidrigkeit Geldbußen festgesetzt werden, finden die Vorschriften zur Gesamtschuld entsprechende Anwendung.

(10) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen der Absätze 1 bis 4 mit einer Geldbuße bis zu 500.000 Euro geahndet werden. Gegen ein Unternehmen oder eine Unternehmensvereinigung kann über Satz 1 hinaus eine höhere Geldbuße verhängt werden; die Geldbuße darf 10 Prozent des im der Behördenentscheidung vorausgegangenen Geschäftsjahr erzielten Gesamtumsatzes des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung nicht übersteigen. Bei der Ermittlung des Gesamtumsatzes ist der weltweite Umsatz aller natürlichen und juristischen Personen zugrunde zu legen, die als wirtschaftliche Einheit operieren. Die Höhe des Gesamtumsatzes kann geschätzt werden.

(11) Bei der Zumessung der Geldbuße sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung maßgeblich. Haben sich diese während oder nach der Tat infolge des Erwerbs durch einen Dritten verändert, so ist

eine geringere Höhe der gegenüber dem Unternehmen oder der Unternehmensvereinigung zuvor angemessenen Geldbuße zu berücksichtigen.

(12) Bei der Zumessung der Geldbuße findet § 17 Absatz 4 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten mit der Maßgabe Anwendung, dass der wirtschaftliche Vorteil, der aus der Ordnungswidrigkeit gezogen wurde, durch die Geldbuße nach Absatz 10 abgeschöpft werden kann. Dient die Geldbuße allein der Ahndung, ist dies bei der Zumessung entsprechend zu berücksichtigen.

(13) Im Bußgeldbescheid festgesetzte Geldbußen gegen juristische Personen und Personenvereinigungen sind zu verzinsen; die Verzinsung beginnt vier Wochen nach Zustellung des Bußgeldbescheides. § 288 Absatz 1 Satz 2 und § 289 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind entsprechend anzuwenden. Die Verjährungsfrist beträgt drei Jahre und beginnt mit dem Ablauf des Kalenderjahres, in dem die festgesetzte Geldbuße vollständig gezahlt oder beigetrieben wurde.

(14) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Bundesnetzagentur.“

51. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2 werden vor dem Wort „Seitenstreifen“ die Wörter „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals,“ eingefügt.
- b) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:

„6. Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;“.
- c) Die bisherigen Nummern 6 bis 9 werden die Nummern 7 bis 10.

52. Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe a werden die Wörter „der Personenbahnsteige, der Zugangswege für Passagiere, der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger,“ gestrichen.
- b) In Buchstabe b werden die Wörter „einschließlich der Laderampen sowie der Zugangswege für Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen;“ gestrichen.
- c) Buchstabe h wird durch folgende Buchstaben h und i ersetzt:
 - „h) 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,
 - i) Ladeeinrichtungen, in denen die Ladung der Fahrzeuge mit Strom ausschließlich während des Fahrzeugstillstandes erfolgt und die Bereitstellung von Ladestrom, deren Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Ladeeinrichtung erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes.“

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 angefügt:

„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 möglich, sowie eine Berücksichtigung der Regelungen des § 29 Absatz 5. Die Betriebsleistung für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente des Basisjahres ist bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben.“

b) In 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 gestrichen.

55. In Anlage 5 wird die Angabe „§ 27“ jeweils durch die Angabe „§ 29“ ersetzt.

56. Die 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 3 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) 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 folgende 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 gestrichen.
- e) Absatz 20 wird wie folgt gefasst:

„(20) Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Eisenbahnanlagen, die von einem Betreiber betrieben werden“.

2. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 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 oder
- 2. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs, einer Laderampe, eines Bahnhofs oder einer anderen 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 die Wörter „des Betriebes einer Serviceeinrichtung“ durch die Wörter „des Betriebes einer Serviceeinrichtung, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe“ und nach die Wörtern „wenn die Serviceeinrichtung“ die Wörter „wenn die Serviceeinrichtung, der Personenbahnsteig oder die Laderampe“ ersetzt.

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. In § 12a Absatz 1 werden die Wörter „Betreibern eines Personenbahnhofs“ durch die Wörter „Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben,“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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 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 eines EuGH-Urteils Urteil (Urteil vom 10. Juli 2019 in der Rechtssache (C-6210/18)) 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.

Die Zustimmungsbefähigung durch den Bundesrat ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 und Satz 2 Grundgesetz. Zum einen werden Regelungen zur Eisenbahnverkehrsverwaltung getroffen, zum anderen ist auch der Schienenpersonennahverkehr betroffen.

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 beseitigt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

Mehrere Managementregeln und Indikatoren für Nachhaltigkeit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind betroffen. In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der Schiene gefördert, indem das ERegG umfassend an neues EU-Recht angepasst wird und somit Rechtsklarheit und Konsistenz der Rechtsordnungen entsteht. Die rechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union werden so weiter angeglichen. Dadurch wird der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wettbewerbsfähiger, auch im intermodalen Wettbewerb, und wird insgesamt gestärkt. Denn die europaweite Angleichung von Rechtsvorschriften erleichtert den Schienenverkehr in Europa.

Insbesondere berührt ist der Schlüsselindikator SDG 11. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen und hier der Indikatorenbereich 11.2.a „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“. Durch den Gesetzentwurf wird die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger gefördert. 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 unterstützt. Insbesondere die neue Möglichkeit zu Erprobungen neuer Kapazitätszuweisungssysteme auf ausgewählten Strecken unterstützt die Verkehrsverlagerungsziele Richtung Schiene: Zum einen können so auf einigen Strecken geeignete Modelle für den Deutschlandtakt ausprobiert werden, zum anderen werden

entsprechende Überlegungen auf europäischer Ebene durch die Ermöglichung der Teilnahme an Pilotprojekten auf bestimmten Strecken unterstützt. Dies dient im Ergebnis der Maximierung der nutzbaren Kapazität der Strecken und somit der Maximierung des Verkehrs auf der Schiene. Die Erprobung dient dem Ziel der bestmöglichen Mobilität von Gütern und Personen auf der Schiene im Rahmen der bestehenden Infrastruktur.

Darüber hinaus sind auch folgende Leitprinzipien und Indikatoren berührt.

Leitprinzip 4: Nachhaltiges Wirtschaften stärken

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

Leitprinzip 5: Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern

Mittelbar wird dieses Leitprinzip ebenfalls durch den Gesetzentwurf berührt. Durch funktionierende Infrastruktur und ein funktionierendes, wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem wird im Ergebnis Teilhabe im Bereich Mobilität ermöglicht. Dies dient dem sozialen Zusammenhalt. Die Rechtsänderung dient zugleich der europaweiten Angleichung des Rechts, so dass die Ziele auch über die Grenzen Deutschlands hinaus gestärkt werden.

SDG 8. Menschenwürdiges Arbeiten und Wirtschaftswachstum

SDG 8 ist mittelbar positiv vom Gesetzentwurf berührt: Der Gesetzentwurf dient der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Da ein starker, wettbewerbsfähiger Verkehrsträger Schiene die Mobilität der in Deutschland und Europa lebenden Bürgerinnen und Bürger stärkt und die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene befördert, trägt er auch zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum und der Sicherung von Arbeitsplätzen im Sektor bei.

Indikatorenbereich 8.3. „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge. Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten“ wird durch den Gesetzentwurf positiv berührt. Denn europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für den Eisenbahnsektor erleichtern auch Investitionen in diesem Bereich. Insbesondere die verbesserten Rahmenbedingungen für das Angebot von Rahmenverträgen fördert die Planungssicherheit von Unternehmen, die oft Voraussetzung für Investitionsentscheidungen ist.

SDG 10. Weniger Ungleichheiten

Durch einen europaweit starken Schienenverkehr und die damit einhergehende Mobilität für die Bevölkerung werden mittelbar auch europaweit gleiche Lebensverhältnisse gefördert.

Indikatorenbereich 13.1.a Treibhausgasemissionen

Dieser Indikator ist positiv berührt, da der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union und zudem durch die bestmögliche Kapazitätsnutzung der Schieneninfrastruktur, die vor allem durch die Erprobungsklausel gefördert wird, attraktiver werden und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene so unterstützt wird. Die Verkehrsverlagerung trägt zur Senkung der Treibhausgasemissionen bei.

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 717.018,98 Euro. Davon entfallen 618.986,96 Euro auf die Bundesnetzagentur (Einzelplan 9) und die restlichen 98.032,02 Euro auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Einzelplan 12). 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 9 und 12 ergeben sich dabei für die zusätzlichen Planstellen folgende Jahreswerte:

	Einzelplan 9			Einzelplan 12
	mD	ghD	hD	hD
Personalkosten Jahreswert	102.577,55 €	124.366,13 €	173.130,32 €	196.064,04 €
zusätzlich erforderliche Planstellen gemäß Erfüllungsaufwand	0,01	1,60	2,42	0,50
Personalkosten für Planstellen	1.025,78€	198.985,81 €	418.975,37 €	98.032,02 €

4. Erfüllungsaufwand

a. Berechnungsgrundlagen

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

aa. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

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

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft s. unten unter b.

bb. Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung

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

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung (Bund und Länder) s. unter c.

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

Daher ist der Aufschlag bei allen Laufbahngruppen vorzunehmen. Angesetzt wurde ergänzend für den zusätzlichen Sach- und Personalaufwand in der Bundesverwaltung ein Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 30 % gemäß BMF-Rundschreiben (Anlage zum Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 21. August 2017 zu den Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für 2016, Seite 3 Abschnitt 3).

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

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

aa. Zusammenfassung

Für die Wirtschaft ergeben sich einmalige Kosten in Höhe von 137.145 € (ausschließlich einmalige Personalkosten).

Jährliche Mehrkosten für die Wirtschaft ergeben sich in Höhe von 308.047 € (ausschließlich Personalkosten).

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
§ 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 ERegG	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 ERegG	ja	Erweiterung der Marktüberwachung auf Pilotprojekte nach § 52a ERegG; 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
§ 33	nein	Entgelte in Ausnahmefällen – Entfall Personenbahnhof
§ 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
§§ 49, 49a	ja	Genehmigung von Rahmenverträgen
§ 52a	ja	Erprobungsklausel neue Konzepte 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)	ja	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	E	J	E
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
	Erläuterungen:					
	<p>§ 2 ERegG 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.</p> <p>§ 2 Absatz 3 Nummer 5 ERegG befreit Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen, von der Anwendung des § 12 ERegG (Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung).</p> <p>§ 2 Absatz 4 ERegG sieht nun eine Befreiung von Entflechtungsvorschriften auf Antrag vor, wenn die Eisenbahn für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes keine strategische Bedeu-</p>					

	<p>tung hat. Bezugspunkt der vorherigen Regelung war eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs. Ein deutlich veränderter Prüfaufwand ist dadurch nicht zu erwarten.</p> <p>In § 2 Absatz 5 entfällt das Antragserfordernis für Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze auf Befreiung von den Entflechtungsvorschriften der §§ 8, 8a, 8c, 9 ERegG.</p> <p>§ 2 Absatz 6 ERegG erweitert die Anwendung von § 2 Absätze 3 und Absatz 5 ERegG auf Betreiber von Personenbahnsteigen und Betreiber von Laderampen, soweit die Schienenwege, an denen sie gelegen sind, unter die Anwendung des jeweiligen Absatzes fallen.</p> <p>Nach gesamtheitlicher Betrachtung der einzelnen Änderungen ist von einem verringerten Prüfaufwand für die Unternehmen auszugehen.</p>
--	--

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege						
§ 2a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 2a ERegG sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen vor.</p> <p>Die Regelungen aus § 2a Absatz 1 Nummer 1 und 2 ERegG enthalten die bisher in § 2 Absatz 3 ERegG 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.</p> <p>Gemäß § 2a Absatz 1 Nummer 3 Satz 1 ERegG sind für Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz von höchstens 1000 km Länge betreiben, die §§ 24 bis 30 ERegG nicht anwendbar.</p> <p>§ 2a Absatz 2 ERegG 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 ERegG a.F.) waren Schienenwege, die ausschließlich zum Zweck musealer Nutzung betrieben wurden und keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten war.</p>					

	<p>§ 2a Absatz 3 Satz 1 ERegG enthält Ausnahmen für Betreiber örtlicher Schienennetze, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Die strategische Bedeutung wird in § 2a Absatz 3 Satz 2 ERegG definiert. Im Gegensatz zur Vorschrift des § 2 Absatz 7 ERegG a.F. sind weitere Vorschriften des 3. Kapitels dagegen ausgenommen. Zudem bedarf es keines Antrages mehr.</p> <p>Gemäß § 2a Absatz 6 ERegG 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 die § 2a Absätze 1 bis 3 fallen.</p> <p>Damit werden zwar insbesondere aufgrund der Regelung in § 2a Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ERegG 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 ERegG) 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.</p>
--	---

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen						
§ 2b ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
			J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 2b ERegG sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen vor.</p> <p>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 ERegG. Mit einer signifikanten Erhöhung bzw. Veränderung des Erfüllungsaufwandes ist nicht zu rechnen.</p>						

Getrennte Rechnungslegung						
§ 7 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<u>Erläuterungen:</u>				
		<p>§ 7 ERegG regelt die getrennte Rechnungslegung. § 7 Absatz 6 ERegG a.F. entfällt, wurde jedoch bislang von der Bundesnetzagentur in der Praxis nicht angewendet, da die Vorschrift des § 2 ERegG 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.</p>				

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>				
		<p>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 ERegG. Inhaltlich liegen keine/nur redaktionelle Änderungen vor.</p> <p>Der Erfüllungsaufwand erhöht sich nicht. Es sind keine Unternehmen bekannt, die nicht ohnehin bereits unter die Entflechtungsvorgaben fallen.</p>				

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			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die bisher in § 9 Absatz 1 Satz 5 ERegG a.F. geregelte Beteiligung des Netzbeirats wird nun in § 9 Absatz 1a ERegG 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 ERegG 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 ERegG.)</p> <p>Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans (§§ 2 ff. ERegG) 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.</p> <p>Erfüllungsaufwand: 1 x 120 h x 63,40 €/h = 7.608 €</p>						

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		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 10a ERegG dient der Umsetzung des EuGH Urteils C-210/18 zu den Personenbahnsteigen. Aufgrund des Urteils wird nunmehr</p>						

geregelt, welchen Entgeltregulierungsvorschriften Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen unterfallen:

a) § 10a Absatz 1 ERegG

§ 10a Absatz 1 ERegG 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.

$$\text{Erfüllungsaufwand: } 1 \times 50 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 3.170 \text{ €}$$

b) § 10a Absatz 2 ERegG

Im Anwendungsbereich von § 10a Absatz 2 ERegG entsteht kein zusätzlicher Aufwand, denn soweit Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen aufgrund von § 2a ERegG 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 ERegG

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

	<p>Kostenallokation im Unternehmen werden daher 40 Stunden bei einem Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt.</p> <p>Erfüllungsaufwand: $6 \times 40 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 6.600 \text{ €}$</p> <p>Ein laufender Mehraufwand wird nicht entstehen, da die Unternehmen in der Folge die Trassenentgelte inklusive der Kosten der Personenbahnsteige ausweisen werden.</p> <p style="text-align: center;">d) § 10a Absatz 4 ERegG</p> <p>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 unterrichten. Für diese entsteht daher kein Mehraufwand.</p> <p>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:</p> <p>$5 \times 40 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 5.500 \text{ €}$</p> <p>Ein laufender Mehraufwand wird nicht entstehen.</p> <p style="text-align: center;">e) § 10a Absatz 5 ERegG</p> <p>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:</p> <p>Erfüllungsaufwand: $105 \times 10 \text{ h} \times 27,50 \text{ €} = 28.875 \text{ €}$</p>
--	---

Entflechtungsvorgaben für Serviceeinrichtungen – getrennte Rechnungslegung						
§ 12 Absatz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig	J E	J = jährlich E = einmalig	J E
		J	J	E	J	E

	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 12 Absatz 1 und 2 ERegG 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.</p> <p>Bislang galten die Vorgaben aus § 12 Absatz 1 und 2 ERegG als erfüllt, wenn die Anforderungen des § 8 ERegG für Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Betreiber einer Serviceeinrichtung entsprechend eingehalten worden sind. Nach dem geänderten § 12 Absatz 3 ERegG kommt zu den Anforderungen das Erfordernis der getrennten Rechnungslegung aus § 7 ERegG neu hinzu. Die Betreiber von Schienenwegen mussten bereits die Rechnungslegung nach § 7 ERegG trennen. Eine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes ist daher nicht zu erwarten.</p>				

<p>Höchstpreisverfahren als Option für ein Vorrangkriterium bei Bearbeitung von konkurrierenden Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen</p>						
<p>§ 13 Absatz 2 ERegG</p>		<p>Fälle</p>	<p>Personalaufwand</p> <p>J = jährlich</p> <p>E = einmalig</p>		<p>Sachaufwand</p> <p>J = jährlich</p> <p>E = einmalig</p>	
		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Den Betreibern von Serviceeinrichtungen ist es nach Artikel 11 Absatz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 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 ERegG weiterhin durchgeführt werden. Verpflichtend ist die Durchführung jedoch nicht.</p> <p>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 der Kommission aufgenommen und veröffentlicht wird.</p> <p>Da unabhängig von der Regelung in § 13 Absatz 2 ERegG eine Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen besteht, ist nicht davon auszugehen, dass durch die Regelung ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht.</p>					

Beschwerde bei Ablehnung der Nutzungsmöglichkeit der Serviceeinrichtung zum beantragten Zeitraum						
§ 13 Absatz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
				J = jährlich		J = jährlich
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<u>Erläuterungen:</u>						
<p>In § 13 Absatz 3 ERegG 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 ERegG a.F. geregelt war.</p>						

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

**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				
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) ERegG 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.</p> <p>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</p> <p>Erfüllungsaufwand: $500 \times 5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} + 100 \times 5 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 100.450 \text{ €}$</p> <p>Durch die Änderung in § 17 Absatz 3 Nummer 3 ERegG wird klargestellt, dass neben Auskünften zum Zustand von Schienenwegen nunmehr solche Informationen für alle Eisenbahnanlagen verlangt werden können. Die bisher bei den betroffenen Unternehmen abgefragten Informationen sind zu ergänzen. Daher ist damit zu rechnen, dass zusätzlicher Erfüllungsaufwand diesbezüglich für Unternehmen eintreten wird. Insgesamt wird bei ca. 114 betroffenen Unternehmen ein jährlicher Zeitaufwand von 4 Stunden durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) angesetzt.</p> <p>Erfüllungsaufwand: $114 \times 4 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 12.540 \text{ €}$</p> <p>Erfüllungsaufwand gesamt: 112.990 €</p>						

**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	
		67.557	57.060			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 3 und Absatz 3 Nummer 8 ERegG hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, Pilotprojekte nach § 52a ERegG und deren Auswirkungen zu überwachen sowie gegebenenfalls aufgrund der Erfahrungen Anpassungen des Rechtsrahmens zu erarbeiten.</p> <p>Aufgrund dieser Regelung besteht ein zusätzlicher Bedarf an Informationen. Es werden regelmäßige Abfragen in größerer Detailtiefe geplant. Adressaten werden voraussichtlich die Betreiber der Schienenwege, die § 52a ERegG anwenden, sowie von der Anwendung betroffene Zugangsberechtigte sein. Es ist zu erwarten, dass für diese Abfragen zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Unternehmen anfallen wird. Es wird damit gerechnet, dass bei einem Betreiber der Schienenwege und bei etwa dreißig Zugangsberechtigten ein zusätzlicher Zeitaufwand anfallen wird. Derzeit wird geschätzt, dass jährlich Daten zu etwa drei Pilotprojekten zu erheben sind.</p> <p>Zur Vorbereitung des Monitorings wird ein einmaliger Erfüllungsaufwand angesetzt. Dieser setzt sich zusammen aus einem Zeitaufwand von 300 Stunden bei einem Betreiber der Schienenwege und jeweils zwanzig Stunden 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.</p> <p>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.</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand: $1 \times 300 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 20 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 57.060 \text{ €}$</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p>						

	$1 \times 3 \times 40 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 3 \times 15 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} + 1 \times 60 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 30 \times 10 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 67.557 \text{ €}$
--	--

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			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es besteht ein Bedürfnis zur Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen. § 19 Absatz 6 ERegG 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.</p> <p>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:</p> <p>Erfüllungsaufwand: $100 \times 5 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 31.700 \text{ €}$</p>						

Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen						
§ 31a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 31a ERegG regelt die Ermittlung der Entgelte bei Betreibern der</p>						

	<p>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.</p> <p>Der diesbezügliche Erfüllungsaufwand wird bereits unter § 10a berücksichtigt. Somit entsteht an dieser Stelle kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.</p>
--	--

Ermittlung und Genehmigung der Entgelte in Ausnahmefällen						
§ 33 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Genehmigung der Entgelte für Personenbahnhöfe wurde aus der Vorschrift gestrichen. Eine Genehmigungsvorschrift für die Entgelte der Betreiber von Personenbahnsteigen enthält § 31a ERegG. Für den übrigen Teil des Personenbahnhofs entfällt zwar die Entgeltgenehmigung, jedoch bestehen Unterrichtungspflichten aus §§ 72, 73 ERegG.</p> <p>Der aus den Änderungen der §§ 10a, 31a und 33 ERegG resultierende Erfüllungsaufwand wird bereits unter § 10a ERegG berücksichtigt. Somit entsteht an dieser Stelle kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.</p>						

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			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Nimmt der Zugangsberechtigte sein Recht auf Nutzung einer Serviceeinrichtung aufgrund der Vereinbarung mit dem Betreiber der</p>						

	<p>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.</p> <p>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:</p> <p>Erfüllungsaufwand: $100 \times 5 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} = 31.700 \text{ €}$</p>
--	---

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>					
	<p>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.</p>					

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>					
	<p>Nach dem neuen § 49 Absatz 2 ERegG bedürfen sämtliche neu abzuschließenden und geänderte Rahmenverträge der Vorabgenehmigung der Regulierungsbehörde. Bisher bedurften der Ge-</p>					

	<p>nehmung 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 ERegG klargestellt, dass in Rahmenverträgen Regelungen zur Änderung oder Kündigung vorgesehen werden müssen. Vertragstrafen können vereinbart werden.</p> <p>Der geänderte § 49 Absatz 8 ERegG 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.</p> <p>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 der Kommission nicht anwenden. Dies führt ebenfalls zu einer Vereinfachung des Verfahrens.</p> <p>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.</p> <p>Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrages in Textform und weist den Antragsteller auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin.</p> <p>Werden also von Unternehmen Rahmenverträge angeboten, sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzupassen und ein Genehmigungsverfahren bei Abschluss oder Änderung eines Rahmenvertrages durchzuführen. Jedoch führen bereits die in den Vorschriften normierten Verfahrenserleichterungen im Ergebnis dazu, dass keine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes zu erwarten ist. Auch besteht für Unternehmen keine Verpflichtung, Rahmenverträge anzubieten.</p>
--	---

Erprobungsklausel neue Konzepte 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 ERegG ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, mittels Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte insbesondere zur Er-					

	<p>probung des Deutschlandtaktes sowie auf europäischer Ebene zur Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the international Timetabling Process (TTR) durchgeführt werden können.</p> <p>§ 52a Absatz 2 ERegG besagt, dass für diese festgelegten Strecken der jeweilige Betreiber der Schienenwege ein von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 ERegG abweichendes Konzept zur Nutzung der Kapazitäten (Kapazitätsnutzungsplan) aufstellen darf. Des Weiteren darf der Plan wirksamem Wettbewerb nicht entgegenstehen. Auch müssen die Ziele des § 3 ERegG berücksichtigt werden, sowie Einzelheiten des Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahrens geregelt sein.</p> <p>Gemäß § 52a Absatz 3 ERegG gilt ein Kapazitätsnutzungsplan für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 ERegG zu veröffentlichen.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>$1 \times 3 \times 85 \text{ h} \times 63,40 \text{ €/h} + 1 \times 3 \times 130 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 26.892 \text{ €}$</p>
--	--

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 ERegG regelt das Verfahren zur Erhöhung der Schienenwegkapazität bei überlasteten Schienenwegen. Hierbei wird Absatz 1 S. 2 um die Nummern 5 und 6 ergänzt, die Absätze 3 bis 5 sowie Absatz 7 werden neu eingefügt.					

	<p>Die Ergänzungen des § 59 Abs. 1 S. 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).</p> <p>Mehraufwand für die Wirtschaft entsteht an dieser Stelle jedoch nicht, da bereits in dem nun entfallenen § 59 Abs. 1 S. 3 a.F. ERegG 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.</p> <p>Gemäß § 59 Abs. 3 ERegG 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.</p> <p>Im Anschluss an diese Feststellung hat der Betreiber der Schienenwege gemäß § 59 Abs. 4 ERegG den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf seiner Internetseite bis zur Beseitigung der Überlastung zu veröffentlichen.</p> <p>§ 59 Abs. 5 ERegG regelt die Anforderungen für den Fall, dass der Betreiber der Schienenwege einen nach § 59 Abs. 4 ERegG veröffentlichten Plan ändern möchte. Die Änderungen sind der in § 59 Abs. 1 S. 1 ERegG genannten Behörde vorzulegen.</p> <p>Gemäß § 59 Abs. 7 ERegG sind nach einer positiven Entscheidung über die Finanzierung Maßnahmen unverzüglich umzusetzen.</p> <p>Für die Wirtschaft entsteht insofern Mehraufwand, als dass nun auch der behördlich überprüfte Plan (Abs. 4), bzw. die überprüften Änderungen eines Plans (Abs. 5) zu veröffentlichen sind. Angesichts der geringen Anzahl von Fällen sowie des organisatorisch geringfügigen Mehraufwandes, eine weitere Veröffentlichung auf der jeweiligen Internetseite vorzunehmen, ist dieser Mehraufwand als marginal anzusehen.</p>
--	---

Informationspflicht bei Kündigung einer Vereinbarung über das Recht auf Nutzung von Zugtrassen						
§ 60 Absatz 2a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		100	13.750			
<u>Erläuterungen:</u>						
Soweit eine Kündigung wegen Nichtnutzung einer Zugtrasse aus-						

	<p>gesprächen wurde, über die zuvor ein Koordinierungs- oder Höchstpreisverfahren gemäß § 52 ERegG geführt worden ist, sind aufgrund der neuen Regelung in § 60 Absatz 2a ERegG die unterlegenen Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege über die Kündigung zu informieren.</p> <p>Dies sollte durch einen Beschäftigten mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erfolgen. Bei geschätzt ca. 100 Fällen im Jahr und einem Aufwand je Fall von 5 Stunden ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand wie folgt:</p> <p>Erfüllungsaufwand: 100 x 5 h x 27,50 €/h = 13.750 €</p>
--	---

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
		20	12.680			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>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 der Kommission gilt.</p> <p>Des Weiteren gelten die Regelungen über die Entgeltregulierung gemäß § 32 ERegG. Hiervon werden jedoch höchstens ca. 20 Unternehmen betroffen sein, da die übrigen aufgrund von § 2b ERegG von dieser Anforderung befreit sein werden.</p> <p>Dies sollte durch einen Beschäftigten höherer Qualifikation (63,40 €/h) erfolgen, wobei je Fall 10 Arbeitsstunden angesetzt werden.</p> <p>Erfüllungsaufwand: 20 x 10 h x 63,40 €/h = 12.680 €</p>						

Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen						
§ 72 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	

			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 72 ERegG regelt besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber der Regulierungsbehörde.</p> <p>§ 72 Satz 1 Nummer 4 ERegG 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.</p> <p>Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Art.</p> <p>Eine Erhöhung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft ergibt sich daraus nicht.</p>					

c. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

aa. Bund

Auf Bundesebene entsteht beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und bei der Bundesnetzagentur insgesamt ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 453.000 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 bei der Bundesnetzagentur in Höhe von 209.902,00 Euro.

Der Erfüllungsaufwand verteilt sich wie folgt:

aaa. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Durch die Einführung der Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Fahrplankonzepte in § 52 a 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 53.628 Euro an zusätzlichen jährlichen Personalkosten an, entsprechend einer halbe Stelle im höheren Dienst. Einmaliger Mehraufwand fällt nicht an. Die Schätzung beruht auf folgenden Überlegungen:

Es wird geschätzt, dass die Erstellung der Verordnung durch Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 52a ERegG, samt erforderlicher Überarbeitungen, jährlich ca. 820 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.

Ein Stundensatz von 65,40 Euro/h für den höheren Dienst wurde zu Grunde gelegt.

bbb. Bundesnetzagentur (Darstellung je gesetzlicher Tatbestand)

Bei der Bundesnetzagentur entsteht durch zusätzliche anfallende Personalkosten ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 374.954,06 Euro und zusätzlich ein einmaliger Mehraufwand von 209.902,00 Euro.

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

	<u>Jährlicher Mehraufwand in Stunden (rein fachbezogen, d.h. ohne Gemeinkostenzuschlag, wie unten unter 2. dargestellt</u>	<u>Jährlicher Mehraufwand in Stunden (mit Gemeinkostenzuschlag + 30 %)</u>	<u>Umgerechnet in Stellen (auf Basis: 1644 Arbeitsstunden eines Beamten pro Jahr)</u>	<u>Jährlicher Mehraufwand in Euro (jährlicher Personalaufwand einschl. Gemeinkostenzuschlag, multipliziert mit den Stundensätzen der Lohnkostentabelle wie in der 1. Spalte angegeben)</u>
<u>Höherer Dienst (65,40 Euro/h)</u>	<u>3 055</u>	<u>3 971,5</u>	<u>2,42</u>	<u>259 736,1</u>
<u>Gehobener Dienst (43,40 Euro/h)</u>	<u>2 029</u>	<u>2 637,7</u>	<u>1,6</u>	<u>114 476,18</u>
<u>Mittlerer Dienst (31,70 Euro/h)</u>	<u>18</u>	<u>23,4</u>	<u>0,01</u>	<u>741,78</u>
<u>Summe</u>	<u>5 102</u>	<u>6 632,6</u>	<u>4,03</u>	<u>374 954,06</u>

Daraus ergeben sich jährliche Personalmehrkosten in Höhe von 374.954,06 Euro, entsprechend 4,03 Stellen.

Wie in der obenstehenden Tabelle dargestellt, ergibt sich für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben einschließlich übergreifender Aufgaben ein Personalmehrbedarf der Bundesnetzagentur von insgesamt 4,03 Stellen, die sich aus 2,42 Stellen im höheren Dienst, 1,6 Stellen im gehobenen Dienst und 0,01 Stellen im mittleren Dienst zusammensetzen.

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
§ 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
§ 33	Entfall der Genehmigungspflicht der Entgelte der Betreiber der Personenbahnhöfe
§ 45 Absatz 1 Satz 3	Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze
§§ 49, 49a	Genehmigung von Rahmenverträgen

§ 52a	Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Fahrplankonzepte
§ 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
§ 81	Einführung von Bußgeldvorschriften

Im Einzelnen

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

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen						
§ 2a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 2a ERegG bündelt die Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Schienenwege und Eisenbahnanlagen.</p> <p>§ 2a ERegG bündelt die Befreiungsmöglichkeiten für Betreiber von Schienenwegen und Eisenbahnanlagen, die bereits bisher im ERegG normiert waren. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ist deshalb nicht zu erwarten. Das Antragsverfahren nach § 2 Absatz 7 ERegG a.F. wurde in eine gesetzliche Ausnahme übernommen, so dass sich der Erfüllungsaufwand zur Prüfung eines Antrags auf Befreiung sowie zur Abstimmung und Formulierung eines Beschlusssentwurfs reduziert. 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.</p>						

<p>Ausnahmen und Befreiungen Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen</p>
--

§ 2b ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 2b ERegG sieht Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen vor.</p> <p>Die Befreiungsvorschriften des ERegG wurden den Ausnahmevorgaben des Artikel 2 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 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.</p>						

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

	<p>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 ERegG 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.</p> <p>§ 7 Absatz 6 ERegG a.F. entfällt. Die Norm wurde bislang von der Bundesnetzagentur in der Praxis nicht angewendet. Die Vorschriften der §§ 2 bis 2b ERegG ermöglichen bereits umfassende Erleichterungen. Dahingehend ist mit keinen Veränderungen des Prüfaufwandes zu rechnen.</p>
--	---

Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Eisenbahnanlagen						
<p>§§ 8, 8a, 8b, 8c, 8d, 12 Absatz 3 ERegG</p>		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich	J = jährlich		
			E = einmalig	E = einmalig		
		J	J	E	J	E
		<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>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 ERegG.</p> <p>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 ERegG einhalten müssen, nicht erhöht. Insoweit erhöht sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung nicht.</p>				

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		J = jährlich					
		E = einmalig		E = einmalig						
		J	J	E	J	E				
			65.163,8							
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 10a ERegG 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:</p> <p>a) § 10a Absatz 1 ERegG</p> <p>§ 10a Absatz 1 ERegG enthält den Grundfall der Entgeltermittlung für Betreiber von Personenbahnsteige und Laderampen. Die Entgelte sind gemäß § 31a Absatz 2 ERegG von der Regulierungsbehörde zu genehmigen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass ein Genehmigungsverfahren pro Jahr gem. § 10a Absatz 1 i. V. m. § 31a Absatz 2 ERegG durchgeführt wird. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand berechnet sich wie folgt:</p>										
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>Zeitaufwand in Minuten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rechtliche Überprüfung der eingereichten Antragsunterlagen, detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte, Beschlusserstellung</td> <td>9.600 (hD)</td> </tr> </tbody> </table>				Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten	Rechtliche Überprüfung der eingereichten Antragsunterlagen, detaillierte Analyse der Kostenrechnung und der beantragten Entgelte, Beschlusserstellung	9.600 (hD)
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
<p>160 h x 65,40 €/h (hD) = 10.464,00 €</p> <p>160 h x 43,40 €/h (gD) = 6.944,00 €</p> <p>8 h x 31,70 €/h (mD) = 253,60 €</p> <p>Es ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 17.661,60 €.</p> <p>b) § 10a Absatz 2 ERegG</p> <p>§ 10 Absatz 2 ERegG betrifft Betreiber der Personenbahnsteige und Laderampen, die von § 34 Absatz 3 ERegG 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.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass fünf zusätzliche Verfahren pro Jahr durchgeführt werden. Der jährliche zusätzliche Personalaufwand berechnet sich wie folgt:</p>		
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
	Rechtliche Überprüfung der eingereichten Antragsunterlagen, detaillierte Analyse der	960 (hD)

Kostenrechnung und der beantragten Entgelte, Beschlussstellung	
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 ERegG

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 ERegG 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 ERegG

Absatz 4 normiert ein Wahlrecht für Betreiber der Schienenwege im Sinne von § 10a Absatz 3 ERegG, die über § 2a Absatz 1 Satz 2 ERegG von der Entgeltvorschrift nach § 34 ERegG ausgenommen oder befreit sind. Der Betreiber kann wählen, ob er die Entgelte für Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen getrennt oder gemäß § 10a Absatz 3 ERegG 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 ERegG i. V. m. § 19 ERegG 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

	<p>und zeitlichen Verfügbarkeit in den Nutzungsbedingungen.</p> <p>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.</p> <p>Der zusätzliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung berechnet sich wie folgt:</p> <p>106 Fälle x 5 h x 65,40 €/h = 34.662,00 €</p> <p>Zusammengefasst beträgt der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand für die Verwaltung 65.163,80 €.</p>
--	--

Festlegung einer angemessenen Antwortfrist						
§ 13 Absatz 1 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Wortlaut wird an die Formulierung in Artikel 13 Absatz 4 Satz</p>				

	<p>1 Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission angepasst. Die Bundesnetzagentur hat die Frist zur Bearbeitung der Anträge von Zugangsberechtigten durch eine Allgemeinverfügung festzulegen.</p> <p>Durch die Anpassung entsteht kein erhöhter Erfüllungsaufwand. Die Bundesnetzagentur hat die Frist bereits gem. Artikel 9 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission durch Beschluss im Verfahren BK10-19-0165_Z festgelegt.</p>
--	--

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				
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) ERegG 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.</p> <p>Einmaliger Aufwand für die Umsetzung der Anforderungen zur Marktüberwachung:</p>								
			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
<p>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.</p> <p>Es ergibt sich ein einmaliger Mehraufwand von 83.250,00 €</p> <p>$825 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 675 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 83.250,00 \text{ €}$</p> <p>Die Erhebung der Daten nach § 17 Absatz 2 Nummer 2 lit. j) ERegG erfolgt zum einen jährlich im Rahmen der Markterhebung der Bundesnetzagentur. Zudem erfolgt in größeren Abständen eine detaillierte Untersuchung der Märkte.</p> <p>Insoweit fällt jährlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand an:</p>	
Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten
Aktualisierung des Adressatenkreises und Plausibilitäts-	3.600

kontrolle	
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 wettbewerblches Umfeld	7.200
Summe	36.000
<p>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.</p> <p>Es ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 30.660,00 €.</p> <p>210 h x 65,40 €/h + 390 h 43,40 €/h = 30.660,00 €</p>	

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					
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 3 ERegG und Absatz 3 Nummer 8 ERegG hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, Pilotprojekte nach § 52a ERegG und deren Auswirkungen zu überwachen sowie gegebenenfalls der Bundesregierung aufgrund der Erfahrungen Anpassungen des Rechtsrahmens vorzuschlagen, um neue Fahrplankonzepte dauerhaft zu ermöglichen.</p> <p>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.</p> <p>Einmaliger Aufwand für die Umsetzung der Anforderungen zur Marktüberwachung:</p>									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>Zeitaufwand in Minuten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entwicklung eines Konzeptes für die Überprüfung der Pilotprojekte und deren Auswir-</td> <td>24.000</td> </tr> </tbody> </table>			Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten	Entwicklung eines Konzeptes für die Überprüfung der Pilotprojekte und deren Auswir-	24.000
Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten								
Entwicklung eines Konzeptes für die Überprüfung der Pilotprojekte und deren Auswir-	24.000								

kungen	
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 ERegG 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.

	<p>Insgesamt ergibt sich ein jährlicher Mehraufwand von</p> <p>$1.200 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 600 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 104.520,00 \text{ €}$</p>
--	--

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			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>In § 17 Absatz 3 ERegG ist geregelt, welche Auskünfte und Daten die Regulierungsbehörde insbesondere von den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen verlangen kann. § 17 Absatz 3 Nummer 3 ERegG 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.</p> <p>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.</p> <p>Einmaliger Aufwand:</p>						

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
<p>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.</p> <p>$75 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h} + 425 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h} = 23.350,00 \text{ €}$</p> <p>Es ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 23.350,00 €.</p>		

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
		<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es besteht ein Bedürfnis zur Erstellung und Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der gesetzlich festgelegten Fristen. § 19 Absatz 6 ERegG 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.</p> <p>In Bezug auf § 19 Absatz 6 ERegG ist keine Änderung des Erfüllungsaufwandes zu erwarten. Hier erfolgt lediglich eine zeitliche Verschiebung der identischen Prüfungen.</p>				

Anreizsetzung – Berücksichtigung der Betriebsleistung				
§ 25 Absatz 1 Satz 4 ERegG		Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig	Sachaufwand J = jährlich E = einmalig

		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Regulierungsbehörde setzt neben dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach der Regelungsänderung auch die mitgeteilte Betriebsleistung per Verwaltungsakt fest.</p> <p>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.</p>					

Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen						
§ 31a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
		E = einmalig		E = einmalig		
		J	J	E	J	E
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 31a ERegG 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.</p>					

	Der diesbezügliche Erfüllungsaufwand wird bereits unter § 10a berücksichtigt. Somit entsteht an dieser Stelle kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.
--	--

Entfall der Genehmigungspflicht der Entgelte der Betreiber der Personenbahnhöfe						
§ 33 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch Änderung der Anlage 1 und der Einführung der Vorschriften für die Betreiber der Personenbahnsteige wurde das Erfordernis der Entgeltgenehmigung für die Betreiber eines Personenbahnhofs aufgehoben.</p> <p>Durch die Änderung erfolgen weder eine Erhöhung noch eine wesentliche Entlastung der Verwaltung. Aufgrund der Befreiungsmöglichkeit von den Vorgaben des § 33 fand das Verfahren lediglich auf einen Betreiber der Personenbahnhöfe Anwendung. Nach Wegfall der Vorschrift gilt auch für diesen das Unterrichtsverfahren gem. §§ 72, 73. Für dieses steht der Verwaltung formell zwar grundsätzlich eine geringere Frist (sechs statt acht Wochen) zur Verfügung. Aufgrund des zu erwartenden Umfangs dieser Unterrichtung und des möglichen sachlichen Zusammenhangs der Entgelte für die Nutzung des Personenbahnhofs und der Entgelte für die Nutzung des Personenbahnsteigs sowie bestehender Abgrenzungsfragen ist jedoch davon auszugehen, dass der Wegfall der Entgeltgenehmigungspflicht für Personenbahnhöfe allenfalls zu einer geringfügigen Entlastung führt.</p>						

--	--

Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze						
§ 45 Absatz 1 Satz 3 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>§ 45 Absatz 1 Satz 3 ERegG 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.</p> <p>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.</p>				

Genehmigung von Rahmenverträgen						
§ 49, 49a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	

			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		10	7.848	31.392		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Nach dem neuen § 49 Absatz 2 ERegG 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 ERegG klargestellt, dass in Rahmenverträgen Regelungen zur Änderung oder Kündigung vorgesehen werden müssen. Vertragsstrafen können vereinbart werden.</p> <p>Der geänderte § 49 Absatz 8 ERegG 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.</p> <p>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 der Kommission nicht anwenden. Dies führt ebenfalls zu einer Vereinfachung des Verfahrens.</p> <p>In § 49a ERegG 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 der Kommission beizufügen.</p> <p>Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrages in Textform 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:</p> <p>Aufgrund der gesetzlichen Änderung ist davon auszugehen, dass anfänglich etwa 60 Rahmenverträge abgeschlossen werden. Hin-</p>						

	<p>zu kommen pro Jahr etwa 15 neue Rahmenverträge, die unter Berücksichtigung der gesetzlichen Änderung zu prüfen und zu genehmigen sind.</p> <p>Pro Fall ist von einem durchschnittlichen Prüfaufwand von acht Stunden auszugehen. Die Tätigkeit wird von einem Beamten des höheren Dienstes durchgeführt.</p> <p>60 Fälle x 8 Stunden x 65,40 €/h € = 31.392,00 €.</p> <p>Es entsteht ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 31.392,00 €.</p> <p>15 Fälle x 8 h x 65,40 €/h = 7.848,00 €</p> <p>Jedes Jahr entsteht der Verwaltung ein weiterer Erfüllungsaufwand in Höhe von 7.848,00 €.</p>
--	--

Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Fahrplankonzepte						
§ 52a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		3	26.165,40			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Regelung in § 52a ERegG sollen neue Konzepte 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 Stre-</p>						

	<p>cken hat der Betreiber der Schienenwege jeweils ein Konzept zur Nutzung der Kapazitäten aufzustellen. Er darf dabei von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 ERegG abweichen. Diese Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 ERegG zu veröffentlichen.</p> <p>Es wird derzeit geschätzt, dass jährlich etwa drei Kapazitätsnutzungspläne zu prüfen sind.</p> <p>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.</p> <p>3 Fälle x 67 h x 65,40 €/h = 13.145,40 €</p> <p>3 Fälle x 100 h x 43,40 €/h = 13.020,00 €</p> <p>Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 26.165,40 €.</p>
--	---

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	J = jährlich		
			E = einmalig	E = einmalig		
		J	J	E	J	E
<u>Erläuterungen:</u>						

	<p>Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 3 Satz 1 ERegG erhöht sich die Prüfintensität 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.</p> <p>Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege einen nach § 59 Absatz 4 ERegG veröffentlichten Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu ändern, so sind die beabsichtigten Änderungen gem. § 59 Absatz 5 den Aufsichtsbehörden vorzulegen. § 59 Absatz 3 ERegG ist in diesem Fall entsprechend anzuwenden.</p> <p>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.</p>
--	---

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
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Das Kapitel 4 mit besonderen Regelungen für die Wartungseinrichtungen wird aufgehoben.</p> <p>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.</p>						

	<p>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 der Kommission. 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.</p>
--	--

Beschlusskammern						
§ 77 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
	300	- 1.981				
		<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Gemäß § 77 Absatz 6 ERegG 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.</p> <p>Aufgrund des Wegfalls der Abfrage wird es zu einer Reduzierung des Erfüllungsaufwandes kommen, welcher sich wie folgt berechnet:</p>				

	<p>300 Verfahren x 7 Minuten = 2.100 Minuten (35 Stunden)</p> <p>Der vorbezeichnete Arbeitsaufwand verteilt sich auf Tätigkeiten, die durch Beamte des höheren Dienstes (60 %) und Beamte des gehobenen Dienstes (40 %) durchgeführt werden.</p> <p>21 h x 65,40 €/h = 1.373,40 €</p> <p>14 h x 43,40 €/h = 607,60 €</p> <p>Insgesamt ergibt sich eine Reduzierung des Erfüllungsaufwandes mit einem Betrag von 1.981,00 €.</p>
--	---

Eisenbahninfrastrukturbeirat				
§ 79 ERegG		Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
			J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig
		J	J	E
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Gemäß § 79 Absatz 2 Satz 2 ERegG 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.</p>				

Einführung von Bußgeldvorschriften						
§ 81 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		10	32.700			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Im neuen § 81 ERegG ist ein Bußgeldkatalog aufgenommen worden. Sachlich zuständig für die Verfolgung der eingeführten Bußgeldtatbestände ist die Bundesnetzagentur gem. § 81 Absatz 14 ERegG.</p> <p>Es wird von 10 Ordnungswidrigkeits-Verfahren pro Jahr ausgegangen. Je Verfahren kann ein Zeitaufwand von 25 Arbeitsstunden angenommen werden für die Erfassung des Sachverhaltes, interne Besprechungen, Durchführung der Anhörung, Bescheid erstellen und zustellen, kopieren, verteilen, archivieren, dokumentieren, Inkasso veranlassen und überwachen. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Tätigkeit durch einen Bundesbeamten des höheren Dienstes durchgeführt wird.</p> <p>Der jährliche zusätzliche Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beträgt:</p> <p>10 Verfahren x 50 h x 65,40 €/h = 32.700,00 €.</p>						

ccc. Eisenbahn-Bundesamt (Darstellung je gesetzlicher Tatbestand)

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht durch zusätzliche anfallende Personalkosten ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 24.180,80 Euro.

§ im ERegG	Beschreibung
------------	--------------

§ 52a	Erprobungsklausel zur Durchführung neuer Fahrplankonzepte
§ 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 Fahrplankonzepte						
§ 52a ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		3	8.875,20			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Mit der Regelung in § 52a ERegG sollen neue Konzepte 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 ERegG abweichendes Konzept zur Nutzung der Kapazitäten aufzustellen. Diese Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 ERegG zu veröffentlichen.</p> <p>Es wird derzeit geschätzt, dass jährlich etwa drei Kapazitätsnutzungspläne zu prüfen sind.</p> <p>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 er-</p>						

	<p>folgt 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 zuführen zu können.</p> <p>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.</p> <p>3 Fälle x 24 h x 65,40 €/h = 4.708,80 €</p> <p>3 Fälle x 32 h x 43,40 €/h = 4.166,40 €</p> <p>Insgesamt entsteht der Aufsichtsbehörde jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.875,20 €.</p>
--	--

Realisierungsempfehlung für im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannte Maßnahmen						
§ 59 Absatz 3 Satz 2 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		4	8.000,00			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 3 ERegG werden die im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit geprüft, bewertet und von der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Finanzierung empfohlen.</p> <p>Diese Regelung dient insbesondere dazu, die neu geschaffene Finanzierung von "kleinen und mittleren Maßnahmen" vorzubereiten. Die letztendliche Finanzierungsentscheidung obliegt dem</p>						

	<p>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.</p> <p>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:</p> <p>4 Fälle x 12 h x 65,40 €/h = 3.139,20 €</p> <p>4 Fälle x 28 h x 43,40 €/h = 4.860,80 €</p> <p>Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.000,00 €.</p>
--	--

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

Überwachung der Verpflichtungen zur Umsetzung der im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen

§ 59 Absatz 10 ERegG		Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich		J = jährlich	
			E = einmalig		E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		4	7.305,60			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch die Neuregelung in § 59 Absatz 10 werden die Aufgaben der Aufsichtsbehörde zur Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen aus dem § 59 ERegG erweitert. Aus der Überwachung der neu geregelten Umsetzungsverpflichtung der im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität genannten Maßnahmen nach Absatz 7 entsteht ein Mehraufwand.</p> <p>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:</p> <p>4 Fälle x 12 h x 65,40 €/h = 3.139,20 €</p> <p>4 Fälle x 24 h x 43,40 €/h = 4.166,40 €</p> <p>Insgesamt entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 7.305,60 €.</p>						

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.

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 im 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 Erkenntnisse der bereits durchgeführten Evaluierung berücksichtigt wurden. Die Änderungen beruhen in großen Teilen bereits auf Ergebnissen der Evaluierung des ERegG.

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 übermittelt.

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 auf Schienenwege beziehen, durch allgemeine Begriffe ersetzt.

Bisher wurden alle in Anlage 1 aufgelisteten Eisenbahnanlagen vom Betreiber der Schienenwege betrieben. Nach der Änderung der Anlage 1 gilt dieser Grundsatz nicht mehr. Sämtliche Vorschriften, die für alle Eisenbahnanlagen gelten, müssen daher angepasst werden. 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. Das bedeutet, dass es keiner gesonderten Regelungen für leistungsabhängige Entgeltregelungen beim Betrieb von Personenbahnsteigen – der auch bei vom Fahrweg abgetrennten Betrieb als „Netzbetrieb“ im Sinne von § 39 Abs. 2 ERegG gilt – bedurfte. 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 Nummer 2)

Die Ergänzung des Anwendungsbereichs durch „Werksbahnen“ dient der Klarstellung. Werksbahnen sind als private Gleisanschlüsse weder Eisenbahnanlagen noch Serviceeinrichtungen, sie werden aber durch § 15 ERegG erfasst.

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. Personenbahnsteige und Laderampen gehören nach der Änderung der Anlage 1 zu den 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 Neuuzuordnung 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.

Der Betreiber eines Personenbahnhofs, der bisher Bahnhof und Bahnsteige gemeinsam als Serviceeinrichtung betrieben hat, ist weiterhin Betreiber der Serviceeinrichtung Personenbahnhof und nun gleichzeitig als Betreiber der Personenbahnsteige auch ein Betreiber einer Eisenbahnanlage. 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 Handlungen verantwortlich ist, die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehen.

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

Der bisher in § 1 Absatz 5 ERegG 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 11 Buchstabe c\) und d\) zu § 13 Absätze 2 bis 6. Das Koordinierungsverfahren für Serviceeinrichtungen ist jetzt abschließend in der Durchführungsverordnung \(EU\) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 1 Buchstabe d zu § 13 Absatz 2 bis 6.

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

Folgeänderung zur Änderung des § 2 und zur Einführung des § 2a. 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 der Ausnahme umfasst sind und welche Vorschriften sie daher nicht anzuwenden müssen. Bei der Definition der Netze wurde an die bisherige Praxis der Bundesnetzagentur bei der Gewährung von Befreiungen angeknüpft.

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 29 - 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 2c) 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.

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. Laderampen lassen sich durch die Definition von anderen Bestandteilen einer Serviceeinrichtung abgrenzen.

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 Schienenweg gelegen sind, auf dem Kapazität beantragt wurde. Sämtliche Eisenbahn-

lagen der Anlage 1 stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Schienenweg, vgl. dazu die Begründung zu Nummer 51 zur Anlage 1. Nur in diesen Fällen kann 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 und fallen nicht unter Anlage 1, wenn sie nicht unmittelbar am Hauptschienenweg gelegen sind und zusätzlich zur Zuweisung einer Trasse über das Mindestzugangspaket eine davon unabhängige Entscheidung des Betreibers der Serviceeinrichtung über den Schienenzugang zu der Serviceeinrichtung erforderlich ist, um die Laderampe zu erreichen, vgl. dazu Artikel 13 Absatz 2 Richtlinie 2012/34/EU und § 10 Absatz 3. Solche Laderampen sind Teil einer Serviceeinrichtung. Diese Unterscheidung wird auch in § 2 Absatz 7a AEG deutlich, wenn klargestellt wird, dass der Betreiber der Schienenwege nicht die Schienenwege in Serviceeinrichtungen betreibt.

Zu Absatz 28

In § 52a ERegG 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.

Zu Absatz 29:

In Absatz 29 wird mit „Integrierter Taktfahrplan“ ein in der Definition des Deutschlandtakts in Absatz 28 verwendeter Begriff definiert. Die Bezugnahme auf den Taktfahrplan im Rahmen verdeutlicht, dass das ERegG in Bezug auf den Deutschlandtakt ausschließlich die Kapazitätszuweisung und Fahrplanerstellung regelt und keine anderen Aspekte des Deutschlandtakts, wie das Angebotskonzept oder den Infrastrukturausbau, behandelt.

Zu Nummer 4 (§§ 2, 2a und 2b - neu -)

Die Vorschriften zu den Ausnahmen und Befreiungen von den Vorschriften des ERegG werden 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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, 2a und 2b zusammengestellt. Vorschriften, in denen bisher Regelungen zu verschiedenen Sachverhalten in einem Gliederungspunkt zusammengefasst waren, werden aufgeteilt, um die Regelung insgesamt übersichtlicher zu gestalten.

Zu § 2

Der neue § 2 enthält nur noch Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorschriften.

Absatz 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 1 und enthält lediglich eine sprachliche Anpassung.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen Absatz 2.

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 beziehen, verbleiben 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, verwiesen. Zu den bisher vom Wortlaut aber nicht vom Anwendungsbereich umfassten Betreibern von Serviceeinrichtungen s. u. zu Absatz 3 Nummer 5.

Absatz 3 Nummer 2 enthält gegenüber dem bisherigen Wortlaut zusätzlich eine Klarstellung, dass S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen von der Ausnahme nicht erfasst sind: Der Teilsatz „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. Die Regelung wird verständlicher, wenn 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 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 die in § 12 geregelt ist.

Absatz 4 wird an den Wortlaut der Ausnahmenvorschriften aus Artikel 2 Absatz 4 Satz 1 der Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 2 Absatz 2, 1. Alternative der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen angepasst. Insbesondere für Eisenbahnen, die Betreiber von Schienenwegen und (auch) Betreiber von Serviceeinrichtungen sind, wird die Rechtslage dadurch vereinfacht, da die Bundesnetzagentur nun umfassende Ausnahmen nach denselben Maßstäben gewähren kann.

Im Gegensatz zum bisherigen § 2 Absatz 7 wird bei der überarbeiteten Regelung im Absatz 5 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 nach dem neuen Absatz 3 fallen. 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 6 erweitert die Ausnahmenvorschrift der Absätze 3 und 5 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 und 5 befreit sind.

Die Absätze 7 bis 9 entsprechen den bisherigen Absätzen 10 bis 12. Die Änderungen sind lediglich redaktionelle Anpassungen. In Absatz 8 wurde zusätzlich ein Verweisungsfehler korrigiert.

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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen angepasst, 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 greift die bisher in § 2 Absatz 7 geregelten Sachverhalte auf, vgl. dazu die Ausführungen zum neuen § 2 Absatz 5. 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.

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 2 Absatz 8.

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

Absatz 6 entspricht der Regelung im neuen § 2 Absatz 6 und erklärt die Anwendungen des § 2 Absätze 7 bis 9 für die in den Absätzen 1 bis 3 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen. 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 Nummer 2 Buchstabe a bis d und m und Artikel 5 der Durchführungsverordnung— 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 Artikel 2 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen. Bisher mussten Befreiungsbeschlüsse der Bundesnetzagentur einen Widerrufsvorbehalt enthalten, um der Regulierungsbehörde die Möglichkeit zu eröffnen bei wesentlichen Änderungen der angebo-

tenen 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 Nummer 5 (§ 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 2b 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 6 (§ 8)

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

Zu Nummer 7 (§ 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 8 (§ 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.

Zu Nummer 9 (§ 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. Dadurch, dass sowohl ein Betreiber der Serviceeinrichtung einen Personenbahnsteig betreiben könnte als auch ein Betreiber der Schienenwege, ermöglichen die Änderungen 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 6, mit dem die Ausnahme für Betreiber der Schienenwege aus § 2a Absatz 1 und 3 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 6 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 10 (§ 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 in integrierten Unternehmen muss auch die Buchführung und Rechnungslegung der Betreiber der Serviceeinrichtungen von der des Eis-

bahnverkehrsunternehmens 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 abzudecken, müssen durch den Betreiber der Serviceeinrichtungen auch die Vorgaben des § 7 im Verhältnis zum verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erfüllt sein.

Zu Nummer 11 (§ 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 der Kommission vom 22 November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen her und enthält die Durchführungsverordnung ergänzende oder erläuternde Regelungen.

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 8 - 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, 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 10 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 systematisch in § 13 geregelt. Der neue Absatz 5 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.

Der neue Absatz 6 entspricht dem Wortlaut des bisherigen § 19 Absatz 4 Satz 3, wobei die bisher umfassten Personenbahnsteige vom neuen § 10a Absatz 5 umfasst sind.

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 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 12 (§ 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 ERegG. 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 bb (Nummer 3 - neu -)

Mit der Einfügung des § 17 Absatz 2 Nummer 3 ERegG hat die Regulierungsbehörde nunmehr die zusätzliche Aufgabe, Pilotprojekte nach § 52a ERegG, 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 bb (Nummer 8 - neu -)

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

Zu Nummer 13 (§ 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 ebenfalls für sinnvoll erachtet und in § 19 angelehnt an die Vorschriften für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen geregelt. Zwischenzeitlich wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 ist (EU) 2017/2177 ist unmittelbar anwendbar, so dass 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 und eilbedürftigen 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, darstellt.

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 einer besonderen Eilbedürftigkeit 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 An-

schluss daran eine Unterrichtung gemäß § 72 Satz 1 Nummer 5) erfolgt. In allen übrigen Fällen, in denen keine besondere Eilbedürftigkeit besteht, ist grundsätzlich 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 14 (§ 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 15 (§ 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 16 (§ 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 17 (§ 33 Absatz 1)

Im Zuge der Änderung der Anlage 1 und der Einführung der damit in Zusammenhang stehenden Vorschriften für die Betreiber der Personenbahnsteige wurde das Erfordernis

der Entgeltgenehmigung für die Betreiber eines Personenbahnhofs aufgehoben. Für die Personenbahnsteige, also den für den Schienenzugang notwendigen Teil, erfolgt die Genehmigung nach § 31a Absatz 2. Daher besteht kein Grund mehr, die Betreiber eines Personenbahnhofs bei der Ermittlung der Entgelte anders zu behandeln als andere Betreiber von Serviceeinrichtungen.

Durch die Änderung gilt Absatz 1 nur noch für Betreiber der Schienenwege, die von den Vorschriften der Entgeltgenehmigung ausgenommen oder befreit sind.

Zu Nummer 18 (§ 34 Absatz 1)

Sprachliche Klarstellung.

Zu Nummer 19 (§ 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen abschließend geregelt. Die Pflicht zur Übermittlung beziehungsweise Information der Zugangsberechtigten ergibt sich aus Artikel 5 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen gemäß Artikel 4 Absatz 2 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.

Zu Nummer 20 (§ 36)

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 5 und 6)

Die Regelung war gemäß § 81 Absatz 1 bis zum 01.01.2020 befristet. 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 (SPNV) allein über den Schienenpersonenfernverkehr ausgeglichen. Sollte der nächste Kostendeckungsbericht für den SPNV gemäß §§ 37 Absatz 6 und 7 im Jahr 2023 eine Unterdeckung ausweisen, 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 21 (§ 37)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Anpassung der Überschrift an den Inhalt des Absatzes 6.

Zu Buchstabe b (Absatz 1)

Klarstellende Änderungen. Da die Regionalisierungsmittel gemäß Artikel 106a GG für den ÖPNV 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 Satz 1)

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.

Zu Buchstabe d (Absätze 2a bis 2c - neu -)

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 ERegG 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 erfolgt.

Ziel der Übergangsregelung in den neuen Absätzen 2a bis 2c ist es, das System umzustellen, ohne dass es zu einer Mehrbelastung der Zugangsberechtigten, insbesondere der Länder, im SPNV kommt.

Dazu werden die Entgelte einmalig durch eine Neuordnung aufkommensneutral umgestellt, und zwar für die Netzfahrplanperiode 2022/2023 und entsprechend für Personenbahnhöfe für das Kalenderjahr 2023.

Die Übergangsregelung soll die bisherige Situation fortschreiben, indem die Höhe der Entgelte als Ganzes betrachtet zwischen der Netzfahrplanperiode 2021/2022 und 2022/2023 um 1,8 % ansteigt. Da auf Grund der Neuordnung der Anlagen für die Steigerungsrate nicht am Einzelentgelt (Trassenkilometer, Stationshalt) angesetzt werden kann, sondern der Bezug zur Summe der insgesamt gezahlten Entgelte hergestellt wird, muss eine fiktive Berechnung angestellt werden: Für die Neuberechnung der Entgelte wird die Verkehrsleistung des vorvorherigen Jahres (Netzfahrplanperiode 2020/2021 bzw. Jahr 2021 für Personenbahnhöfe) zu Grunde gelegt, um eine Vergleichbarkeit herzustellen und die maximale Steigerungsrate von 1,8 % zwischen den Entgelten der Jahre 2021/2022 und 2022/2023 sachgerecht bestimmen zu können. Die Bezugnahme auf die Verkehrsleistung des vorvorherigen Jahres ist erforderlich, damit die Daten zur Verkehrsleistung im Zeitpunkt der Berechnung bereits vorliegen.

Absatz 2 c bestimmt, dass von dem neuen Basisjahr 2022/2023 ausgehend das bisherige System der jährlichen 1,8 %-igen Steigerung der Entgelte im Übrigen unverändert fortgeschrieben wird.

Zu Buchstabe e (Absatz 3 Satz 4)

Sprachliche Klarstellung.

Zu Buchstabe f (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 22 (§ 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 23 (§ 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 spricht dann eine Entgeltgenehmigung aus, die die korrigierte Entgeltbildungssystematik berücksichtigt. 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.

Zu Nummer 24 (§ 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 25 (§ 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)

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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen geregelt. Dennoch erscheint ein Beibehalten der Vorgabe in Absatz 9 sinnvoll 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 26 (§ 48)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Die Ausdehnung auf Serviceeinrichtungen wird rückgängig gemacht, da nunmehr Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 aufgegeben.

Zu Buchstabe b

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 27 (§ 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 ausgebaute) 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 und auch kein Erfordernis des ERegG. Vielmehr können Rahmenverträge auch eine beliebige Netzfahrplanperiode als Anfang haben.

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 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. 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 der Kommission vom 7. April 2016 angepasst. In Artikel 2 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 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 - neu -)

Der neue Absatz 2 führt eine Vorabgenehmigung 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 der Kommission vom 7. April 2016 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 Vorgängerrichtlinie Richtlinie 2001/14/EG enthalten war. Absatz 4 Satz 2 und 3 entsprechen § 13 Absatz 3 der 2016 außer Kraft getretenen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Zu Buchstabe c (Absatz 6)

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Prüfungsgegenstand der Genehmigung der längeren Laufzeit sind die betriebswirtschaftlichen Kalkulationen des Eisenbahnunternehmens. 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen zunächst ihre strategische Angebotsplanung und betriebswirtschaftliche Berechnung dem Betreiber der Schienenwege offenlegen.

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 der Kommission vom 7. April 2016, 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, das nützlich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im SPNV ist.

Zu Buchstabe f (Absatz 11)

[Sprachliche Anpassung des Verweises auf die Durchführungsverordnung \(EU\) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016.](#)

Zu Nummer 28 (§ 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 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

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 – gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen.

Zu Nummer 29 (§ 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 der Kommission vom 4. September 2017 verwiesen.

Zu Nummer 30 (§ 51 Absatz 1 Satz 2)

Folgeänderung zur Aufhebung der Anlage 8. Der aktuelle Delegierte Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU regelt in Nummer 3 nur einen Rahmen für 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 31 (§ 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 ERegG das Höchstgebot als genehmigtes Entgelt gilt.

Zu Nummer 32 (§ 52a - neu -)

Der neue § 52a enthält eine Erprobungsklausel, mit der neue Konzepte der Kapazitätszuweisung und Fahrplanerstellung ausprobiert werden können. Aus den gewonnenen Erfahrungen können dann Vorschläge für Gesetzesänderungen entwickelt werden. Die Neuregelung ermöglicht auch die Einführung des Deutschlandtakts probeweise auf ausgewählten Strecken. Diese Pilotprojekte können rechtliche auch unterschiedlich ausgestaltet werden, so dass auch verschiedene rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten erprobt werden können.

Die Strecken für die Pilotprojekte werden dabei durch eine Verordnung festgelegt. Für diese Strecken hat der Betreiber der Schienenwege Konzept zur Nutzung der Kapazitäten 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 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 Konzepte handelt, muss das Kapazitätskonzept von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 ERegG abweichen. Die

Kapazitätsnutzungspläne gelten jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 ERegG 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 der in der Verordnung gemachten Vorgaben durch den Betreiber der Schienenwege unterliegt der Kontrolle der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde.

Zu Nummer 33 (§ 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 ERegG 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 Unterrichtungsverfahren 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 ERegG geltend machen will, mitberücksichtigen.

Zu Nummer 34 (§ 53a - neu -)

Ergänzung einer Rechtsgrundlage für delegierte Rechtsakte der Europäischen Kommission. Die Kommission hat die Befugnis, den Zeitplan des Zuweisungsverfahrens gemäß Artikel 43 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU über delegierte Rechtsakte zu ändern. Ein solcher delegierter Rechtsakt kann sich auch auf die Regelungen in §§ 44, 46 Absatz 1 und §§ 50 bis 53 auswirken (Anwendungsvorrang von EU-Recht).

Zu Nummer 35 (§ 54 Satz 1 Nummer 2)

Folgeänderung zur Einführung des § 52 Absatz 1 Satz 3, vgl. Begründung zu Nummer 34 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 Satz 2. Der Wortlaut des Satz 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 Prüfintensität 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 (Satzteil vor Nummer 1)

Redaktionelle Anpassung.

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

Bei Nummer 3 handelt es sich um eine Konkretisierung von Nummer 2 und den dort erwähnten Fall 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.

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. Dieses Ergebnis ist vor dem Hintergrund einer bestmöglichen Verteilung der begrenzten Ressource Schienenwegekapazität hinzunehmen, auch wenn es zu Taktlücken für die Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr führt und die Umlaufplanung für die EVU erschwert. Dies gilt allerdings nur so lange, wie die Trasse auch genutzt wird. Wird die Trasse 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 Regulierungen 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 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen 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 der Kommission vom 22. November 2017 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 der Kommission vom 22. November 2017 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 der Kommission vom 22. November 2017 regelt ausdrücklich, dass Ablehnungsanträge zu begründen sind.

Die in § 63 Absatz 2 Halbsatz 2 geregelte Befreiung von den Entgeltvorschriften wurde 2016 mit der Begründung eingeführt, dass in einem funktionierenden Markt Vorschriften über Ermittlung von Entgelten nicht erforderlich sind. Die Überprüfung der Marktbedingungen durch die Bundesnetzagentur hat nun allerdings aufgezeigt, dass der Markt für Wartungseinrichtungen differenzierter ist als bei der Schaffung des ERegG angenommen. Für die Märkte, auf denen kein oder nur ein geringer Wettbewerb besteht, ist eine Regulierung angezeigt, um einen diskriminierungsfreien Zugang und Nutzung zu angemessenen Nutzungsbedingungen und Entgelten zu gewährleisten. Hier ist kein Rechtfertigungsgrund ersichtlich, warum diese Marktsegmente oder Serviceeinrichtungen anders behandelt werden sollen als die übrigen Serviceeinrichtungen.

Aus der 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 der Kommission vom 22. November 2017 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 der Kommission vom 22. November 2017 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 funk-

tionierenden Märkten tätig sind, dürfte sich die Situation bei Aufhebung des Kapitels 4, wenn überhaupt, nur geringfügig ändern.

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 Auslegungssarbeit 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 (Absatz 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 43 (§ 70 Absatz 3)

Die Änderungen dienen der sprachlichen Klarstellung des Regelungsinhalts und schließen eine Regelungslücke, die bei der Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU entstanden ist, so dass wettbewerbsverzerrendes Verhalten wirksam verhindert wird.

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 der Kommission vom 22. November 2017, 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 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 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 ERegG 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)

Zu Doppelbuchstabe aa (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 und auch die zugehörigen Bußgeldverfahren gemäß § 81 Absatz 1 Nummer 16 zu führen.

Die weitere Änderung dient der sprachlichen Klarstellung.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 4 - neu -)

Bei der Entscheidung der Beschlusskammer durch Verwaltungsakt (Satz 3) wird zukünftig gemäß dem neuen Satz 4 von der Bekanntgabefiktion des § 41 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei elektronisch übermittelten Verwaltungsakten abgewichen. Die Regelung entspricht § 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes Brandenburgs. Zum Schutz der beteiligten Unternehmen bedarf es eines Nachweises über den früheren Zugang.

Zu Buchstabe b (Absatz 6)

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 Beschlusskammerverfahren 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 und 77b - neu -)

Zu § 77 a

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

Die Absätze 1 und 2 enthalten Vorschriften zum Vorverfahren, 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 [ggf. Anpassung nach TKG-Novelle]* 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 Oberverwaltungsgerichtsbezirk zu harmonisieren, im Eisenbahnbereich angesichts der Alleinzuständigkeit des Verwaltungsgerichts Köln für Klageverfahren gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur ohnehin nicht erfüllen.

Zu § 77b

Eine Regelung, die speziell die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen schützt, findet sich derzeit im ERegG nicht. § 4 ERegG ist insoweit nicht ausreichend, da er lediglich auf das Verhältnis von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zielt. Auf die Vorlage von Unterlagen bei Gericht durch die Regulierungsbehörde hat er keine Auswirkungen. In anderen Regulierungsbereichen bestehen solche Schutzvorschriften. Um die Regelungslücke zu schließen wird nach dem Vorbild des *§ 138 Telekommunikationsgesetz [ggf. Anpassung nach TKG-Novelle]* eine entsprechende Regelung eingeführt.

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 ERegG 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 ERegG in EUR je Nutzungsfall / 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 dürfen 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

für Verfahren der Regulierungsbehörde, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes durch Entscheidung abgeschlossen wurden, weiterhin der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltende Rechtsweg für Klagen und für Anträge im Eilrechtsschutz gilt. 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)

Um wiederholte Verstöße gegen das ERegG oder Beschlüsse der Regulierungsbehörde zu verhindern, werden Bußgeldtatbestände eingeführt. Durch die neu geschaffenen Sanktionsmöglichkeiten wird die Durchsetzungsfähigkeit der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde insbesondere bei bereits eingetretenen Verstößen gestärkt.

Bislang hat die der Regulierungsbehörde keine wirksamen Sanktionsmöglichkeiten bei bereits eingetretenen Verstößen. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese erst im Nachhinein entdeckt werden oder bei Einschreiten der Regulierungsbehörde unverzüglich abgestellt werden. Die Verhängung von Zwangsmitteln nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz war bislang die einzige Möglichkeit der Regulierungsbehörde. Entscheidungen durchzusetzen, kommt in diesen Fällen nicht in Betracht. Hier besteht die Gefahr, dass Unternehmen ausnutzen, dass sie keine Sanktionen befürchten müssen und diskriminierende Verhaltensweisen ausüben, bis sie durch die Regulierungsbehörde entdeckt werden. Die beschriebenen Fälle zeigen, dass die Regulierungsbehörde mit den ihr bisher zur Verfügung stehenden Mitteln wesentliche Ziele der Regulierung aus § 3 nicht ausreichend sicherstellen kann. Bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs und der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten sind Sanktionsmöglichkeiten notwendig, um den Wettbewerb schädigendes Verhalten und den bewussten Missbrauch der Vorgaben dieses Gesetzes zu verhindern. Vor diesem Hintergrund empfiehlt auch die Monopolkommission, Bußgeldtatbestände zur Ahndung der Nichterfüllung regulierungsrechtlicher Unternehmenspflichten einzuführen. Ein Vergleich mit anderen regulierten Märkten zeigt, dass sowohl im Telekommunikationsgesetz als auch im Energiewirtschaftsgesetz umfangreiche Bußgeldkataloge enthalten sind.

Zur wirksamen Durchsetzung der Entscheidungen werden daher Bußgeldtatbestände geschaffen. Diese beziehen sich auf die Fälle, in denen in der Vergangenheit wiederholt Verstöße beobachtet wurden. Zusätzlich werden Bußgeldtatbestände für die Fälle eingeführt, bei denen durch die Anwendung von Zwangsmitteln kein nachträglich rechtmäßiges Handeln erreicht werden kann und die für den Eisenbahnsektor wesentliches Gewicht haben. Dies sind zum Beispiel die Vorgaben zur Geheimhaltung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen oder die Einhaltung von Entflechtungsvorgaben.

Ob bereits bei einem einzelnen Verstoß oder erst bei wiederholten Verstößen ein Bußgeld zu verhängen ist, liegt im Ermessen der Regulierungsbehörde. Zu berücksichtigen ist dabei, gegen welche Pflicht verstoßen wurde. Bei vielen Pflichten, wie der einmaligen Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen oder jährlichen Veröffentlichungspflichten, ist es nicht sinnvoll, wiederholte Verstöße zu fordern, da sie die Wirksamkeit der Sanktion schwächen.

Im Einzelnen:

Die Tatbestände des Absatz 1 folgen in der Reihenfolge ihrer Begehungsmöglichkeiten der Nummerierung des Gesetzes. Aus Gründen der gebotenen Kürze werden thematisch zusammenhängende Verstöße zusammengefasst.

Nummer 1 entspricht § 4 Absatz 1 Nummer 1 des geltenden Eisenbahnregulierungsgesetzes. Hierdurch sollen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, welchen einem Dritten gegenüber im Rahmen von Verfahren nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz zugetragen werden, geschützt bleiben. Wird hiergegen verstoßen, so kann durch die Anwendung von Zwangsmitteln kein nachträglich rechtmäßiges Handeln mehr erreicht werden. Mit der Of-

Offenlegung fremder Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist der Gesetzesverstoß irreversibel eingetreten. Um den Informationsfluss zwischen den Parteien eines eisenbahnrechtlichen Verfahrens zu schützen, ist der Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen bußgeldbewehrt.

Die Nummern 2 bis 5 bestimmen, dass Verstöße gegen die Entflechtungsvorgaben auf Grundlage der aufgezählten Rechtsgrundlagen Ordnungswidrigkeiten darstellen. Hierbei handelt es sich vor allem um Bestimmungen zur Unabhängigkeit von Infrastruktur und Betrieb sowie der finanziellen Transparenz. Da solche Verstöße im Hinblick auf die Ziele des Gesetzes und der Regulierung als schwerwiegend einzustufen sind, sind diese unmittelbar bußgeldbewehrt.

Nummer 6 entspricht § 19 Absatz 5 Satz 2. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass ausschließlich veröffentlichte Schienennetz-Nutzungsbedingungen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren sowie für den Vertragsschluss verwendet werden. Durch die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen erhalten die Zugangsberechtigten Planungssicherheit für eine gesamte Fahrplanperiode, da die endgültige Fassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen über diesen Zeitraum hinweg verbindlich ist. Die Bußgeldbewehrung stellt dieses Ziel sicher.

Die Nummern 7, 8 und 11 bestimmen bußgeldbewehrtes Verhalten bei der Genehmigung und der Vereinbarung der Entgelte. Die Vereinbarung bzw. Erhebung von nicht genehmigten Entgelten birgt ein Missbrauchspotenzial in sich, dem im Nachhinein seitens der Behörde nicht mehr entgegengewirkt werden kann. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens treten zudem vermehrt Probleme bei der Zusammenarbeit dergestalt auf, dass Genehmigungen nicht rechtzeitig beantragt oder notwendige Unterlagen nicht beigebracht werden. Es kommt zu nicht unerheblichen Verzögerungen. Durch die Bußgeldbewehrung sollen diese Verhaltensweisen abgewendet werden.

Die Nummern 9 und 10 bestimmen, dass der Handel mit zugewiesenen Schienenwegkapazitäten und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen verboten ist. Die Übertragung von Kapazitäten durch den Zugangsberechtigten würde den Geboten der Transparenz und Nichtdiskriminierung zuwiderlaufen. Durch die Bußgeldbewehrung soll verhindert werden, dass Streckenkapazitäten oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu einem handelbaren Gut werden, welches der Spekulation von Marktteilnehmern unterliegt.

Die Nummer 12 entspricht § 52 Absatz 1. Hiernach soll verhindert werden, dass der Betreiber der Schienenwege nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, soweit ihm dies möglich ist, stattgibt.

Die Nummer 13 entspricht § 52 Absatz 5. Der Betreiber der Schienenwege soll den betroffenen Zugangsberechtigten im Koordinierungsverfahren die Informationen des § 52 Absatz 5 Satz 2 Nummern 1 bis 4 innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch offenlegen. Oberstes Ziel eines Koordinierungsverfahrens ist die gemeinsame Lösungsfindung, um möglichst alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen soweit wie möglich stattzugeben. Um gemeinsame Lösungen finden zu können, sollten alle Beteiligten über denselben Kenntnisstand verfügen. Ansonsten kann keine Verhandlung auf Augenhöhe stattfinden.

Die Nummer 14 entspricht § 56 Absatz 1 Satz 1. Der Betreiber der Schienenwege hat spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen über Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans auf Zuweisung einzelner Zugtrassen zu entscheiden. Insbesondere im Hinblick auf die Verkehre, die kurzfristig nach Antragstellung durchgeführt werden sollen, ist der Zugangsberechtigte auf eine schnelle Rückmeldung angewiesen. Die Bußgeldbewehrung soll verhindern, dass die Fristen nicht eingehalten werden.

Die Nummer 15 entspricht § 67 Absatz 2 und ist insoweit angepasst worden, als die Regulierungsbehörde nicht nur Stellungnahmen zu den Entwürfen von Geschäftsplänen nach § 9 abgeben und untersuchen kann, sondern innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen zu den Entwürfen Stellung nehmen kann. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die Regulierungsbehörde alle sachdienlichen Informationen erhält. Auf der anderen Seite darf sie die Prüffrist von maximal sechs Wochen aber nicht überschreiten.

Die Nummer 16 bestimmt, dass von der Regulierungsbehörde angeforderte Auskünfte innerhalb der in § 67 Absatz 6 festgesetzten Frist von maximal 6 Wochen zu übermitteln sind. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die Regulierungsbehörde die für ihre Prüfungen erforderlichen Informationen erhält und ihre Prüfungen in angemessenem Zeitraum durchführen kann. Ohne eine Sanktionsmöglichkeit könnten die Unternehmen die Übermittlung der Informationen hinauszögern und eine Prüfung durch die Regulierungsbehörde verhindern.

Die Nummern 17 und 18 bestimmen, dass bei fehlender Unterrichtung oder vor Ablauf der Prüffrist Entscheidungen der Betreiber von Schienenwegen und/oder Serviceeinrichtungen, Festlegungen der Betreiber von Schienenwegen und die Festlegung der Kapazitätsverteilung nur als rechtlich nicht bindende Entwürfe zu betrachten sind. Sie sanktionieren damit das Fehlen von Unterrichtungen über beabsichtigte Entscheidungen der Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen als auch das Nichtabwarten des Ablaufs der Prüffrist der Regulierungsbehörde durch die Betreiber, da damit die Prüfpflicht der Behörde umgangen wird. Die Regulierungsbehörde kann von solchen Fällen nicht vorab Kenntnis erlangen und dem Verhalten entgegenwirken. Nur wenn die Prüfung ermöglicht wird, kann einer ggf. unrechtmäßigen Zugangsablehnung im Vorgriff einer den Zugang beeinträchtigenden Entscheidung entgegengewirkt werden.

Die Nummer 19 soll die verfrühte Veröffentlichung und Verwendung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen als auch die Veröffentlichung und Verwendung abgelehnter Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sanktionieren, da es der Regulierungsbehörde in diesen Fällen nicht möglich ist, von einem solchen Verhalten Kenntnis zu erlangen und entsprechend im Voraus entgegenzuwirken. Die Unterrichtung gibt der Bundesnetzagentur aber auch dem Markt die Möglichkeit die Nutzungsbedingungen im Vorfeld ihrer Anwendung zu prüfen. Nur wenn die Prüfung ermöglicht wird, kann einer ggf. unrechtmäßigen Regelung im Vorgriff einer Anwendung entgegengewirkt werden. Der Tatbestand des Absatz 2 sanktioniert Fehlverhalten von Betreibern von Serviceeinrichtungen, welches den Pflichten aus der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22 November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen entgegensteht. Hierbei handelt es sich um die Verletzung des Artikel 10 Absatz 2. Hiernach verstößt ein Betreiber einer Serviceeinrichtung, indem er vorsätzlich oder fahrlässig Anträge auf Zugang zu seiner Serviceeinrichtung oder die Erbringung einer Leistung ablehnt oder eine tragfähige Alternative angibt, obwohl in der Serviceeinrichtung eine dem Bedarf des Antragsstellers entsprechende Kapazität verfügbar ist oder im Verlauf des Koordinierungsverfahrens oder danach voraussichtlich verfügbar sein wird. Damit soll der diskriminierungsfreie Zugang für alle Zugangsberechtigten sichergestellt und verhindert werden, dass Zugangsberechtigte trotz noch vorhandener Kapazität in Serviceeinrichtungen mit Verweis auf tragfähige Alternativen verwiesen werden. Dies wäre weder mit der diskriminierungsfreien Vergabe vereinbar noch mit einem ressourcenschonenden Umgang mit knapper Infrastruktur.

Der Absatz 3 beinhaltet eine Sanktionsmöglichkeit gegen vorsätzlich oder fahrlässig verursachte Verstöße gegen die im Amtsblatt der Bundesnetzagentur veröffentlichte Allgemeinverfügung nach Artikel 9 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22 November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen über die Festlegung von Fristen im Sinne von

Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU für die Beantwortung von Zugangsanträgen zu Serviceeinrichtungen und auf die dortige Erbringung von Leistungen nach Anhang II Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU sowie Festlegung von Fristen für die Beantwortung von Anträgen auf Erbringung von Zusatz- und Nebenleistungen im Sinne von Anhang II Nummern 3 und 4 der Richtlinie 2012/34/EU. Damit soll sichergestellt werden, dass die Zugangsberechtigten unverzüglich Kenntnis über das Ergebnis ihrer Antragstellung erhalten, da die möglichst zeitnahe Information über Erhalt oder Nichterhalt von Kapazität in der Serviceeinrichtung wichtig für die Planung und Durchführung ihres Betriebs ist. Die Tatbestände des Absatz 4 folgen in der Reihenfolge ihrer Begehungsmöglichkeit der Nummerierung des Delegierten Beschlusses (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.

Insgesamt dienen die Tatbestände einer besseren Planung und Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen. Die Zugangsberechtigten sollen frühzeitig über anstehende Einschränkungen informiert werden, damit sie ihre betrieblichen und verkehrsbezogenen Erfordernisse an die Beschränkungen der Kapazität anpassen können. Zu diesem Zweck sieht der Delegierte Beschluss – in Abhängigkeit vom Ausmaß der Einschränkungen – unterschiedliche Fristen für die Bekanntgabe und die Abstimmung der Einschränkungen vor.

Bei der Wahl zwischen verschiedenen alternativen Kapazitätsbeschränkungen sollen die Betreiber der Schienenwege nicht nur ihre eigenen Kosten, sondern auch die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge der betroffenen Zugangsberechtigten sowie die Risiken einer Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger berücksichtigen.

Die Betreiber der Schienenwege sollen transparente Kriterien für die Umleitung von Zügen und die Zuweisung eingeschränkter Kapazität für verschiedene Verkehrsarten festlegen, veröffentlichen und anwenden.

Die Bußgeldbewehrung soll dazu dienen, dass die Vorgaben auch eingehalten werden. Gerade im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen können sehr umfangreiche Zugangseinschränkungen auftreten.

Die Verfahrensvorschriften der Absätze 5 bis 13 sind den Vorschriften des § 81 Absätze 3a bis 6 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) nachempfunden. So wird es möglich in Bußgeldverfahren auch die Verstöße innerhalb eines Konzernunternehmens zu sanktionieren. Darüber hinaus ist es auch möglich den Rechtsnachfolger bzw. den wirtschaftlichen Nachfolger eines Eisenbahnunternehmens für dessen bußgeldbewehrte Rechtsverstöße haftbar zu machen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit sind die wirtschaftlichen Verhältnisse bei der Bußgeldbemessung zu berücksichtigen. Absatz 10 Satz 1 regelt die Höhe des Bußgeldes. Der gewählte Höchststrahmen in Höhe von 500.000 Euro entspricht dem Rahmen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Diese Höchstgrenze ist erforderlich, weil es sich hierbei um Verstöße handelt, die den Kernbereich des Gesetzes und seine regulatorischen Ziele betreffen und damit besonders gravierend sind.

Zu Nummer 51 (Anlage 1)

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 Verbu-

chungsschemata 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 sinngemäße Übertragungen der Richtlinien. Gerade im Fall der sinngemäßen 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 des Wortlauts die „Personenbahnsteige“ den Personenbahnhöfen in Anlage 2 zugeschlagen. Diese Entscheidung wird durch die Änderung nun rückgängig gemacht. 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.

Sämtliche Eisenbahnanlagen der Anlage 1 stehen in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Schienenweg, vgl. dazu die Begründung Nummer 53 zur Anlage 1. 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 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 Zufahrt entweder bereits technisch nicht möglich ist oder 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 Nummer 52 (Anlage 2 Nummer 2 Satz 1)

Zu Buchstabe a und Buchstabe b (Buchstabe a und Buchstabe b)

[Folgeänderungen zu Änderungen der Anlage 1.](#)

Zu Buchstabe c (Buchstaben h und i - 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 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 des Buchstaben h werden zusätzlich zu den Brennstoffen auch alternative Kraftstoffe von der Regelung umfasst. Anwendungsfälle sind zum Beispiel Diesel- und Wasserstofftankstellen.

Der neue Buchstabe i 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 h und i, elektrifiziert sein.

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 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt. Der Beschluss ist verbindlich. Die entgegenstehenden Vorschriften der Anlage 8, mit der der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU 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 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 § 2 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

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) und zu Doppelbuchstabe cc (Satz 5)

Die Änderungen sind Folgeänderungen zur Änderungen der Anlage 1, da Personenbahnsteige und unmittelbar am Schienenweg gelegene Laderampen nun nicht mehr vom in § 11 genannten Begriff des Bahnhofs oder der Serviceeinrichtung 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.

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 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 a 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 einen Zugangsstelle betreibt unabhängig ob sich um einen großen Personenbahnhof oder nur um einen kleinen Haltepunkt mit einem Bahnsteig handelt.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Der Artikel enthält die übliche Formulierung des Inkrafttretens.