

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

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

#### **A. Problem und Ziel**

Mit diesem Gesetz wird die Richtlinie 2016/2370/EU vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur in das deutsche Recht umgesetzt. Ziel des Gesetzentwurfs ist eine 1:1 Umsetzung der Regelungen der Richtlinie, wo immer möglich.

#### **B. Lösung**

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

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

##### **1. Bund**

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

##### **2. Länder und Gemeinden**

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Wirtschaft entstehen durch dieses Gesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 2,4 Millionen Euro und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 180 000 Euro.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

#### **1. Bund**

Auf Bundesebene entstehen ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,8 Millionen Euro und ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 0,2 Millionen Euro. Die Mehrausgaben sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

#### **2. Länder und Kommunen**

Auf Länderebene entstehen jährlich schätzungsweise 65.000 EUR zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

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

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

**Vom...**

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

**Artikel 1**  
**Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes**

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29.08.2016 (BGBl. I S.2082) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz eingefügt:

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

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

b. Nach Absatz 22 werden folgende Absätze eingefügt:

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

1. teilweise oder ganz aufbauen,
2. finanzieren oder

3. das Recht erwerben, die in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgelisteten Funktionen für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen.

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

(22c) Aufsichtsrat ist das oberste Organ eines Unternehmens, das Aufsichtsaufgaben wahrnimmt, einschließlich der Kontrolle über den Vorstand und allgemeiner strategischer Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen.

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

c. Absatz 25 wird wie folgt gefasst:

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

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

Ein vertikales Unternehmen ist auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen besteht, welche einen Betreiber der Schienenwege und einen oder mehrere Bereiche für die Durchführung von Verkehrsdiensten umfassen, die keine eigene Rechtspersönlichkeit haben. Sind ein Betreiber der Schienenwege und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen vonei-

inander unabhängig, werden jedoch beide unmittelbar vom Bund oder einem oder mehreren Ländern ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, so sind sie kein vertikal integriertes Unternehmen im Sinne dieses Gesetzes.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a. Absatz 3 wird wie folgt geändert:

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

bb. Nummer 2 wird wie folgt geändert

aaa. Die Angabe „8,“ wird durch die Angabe „8 bis“ ersetzt.

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

ccc. Der Satz „Dies gilt im Fall von Buchstabe c auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird.“ wird angefügt.

cc. Folgende Nummern werden angefügt:

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

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

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

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

4. für Betreiber von regionalen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die von einer anderen Stelle als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben und für den Betrieb regionaler Personenverkehrsdienste genutzt werden, die von einem einzigen, nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, bis Kapazität für Personenverkehrs-

dienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen, die §§ 8 bis 8d; dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird.“

b. In Absatz 4 wird die Angabe „8“ durch die Angabe „8 bis 8d,“ ersetzt.

c. Absatz 7 wird wie folgt geändert:

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

bb. Satz 3 wird wie folgt geändert:

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

bbb. Nach der Angabe „Artikel 2 Absatz 4“ wird die Angabe „und Artikel 62 Absatz 2“ eingefügt.

3. § 8 wird wie folgt gefasst:

## **„§ 8**

### **Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege**

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

(2) Ein Betreiber der Schienenwege muss rechtlich getrennt sein:

1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen

2. in vertikal integrierten Unternehmen von anderen rechtlichen Einheiten innerhalb des Unternehmens.

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

1. als Mitglied des Vorstands eines Betreibers der Schienenwege und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,

2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen eines Betreibers der Schienenwege zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,

3. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Betreibers der Schienenwege und als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist, oder

4. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber der Schienenwege kontrolliert, und als Mitglied des Vorstands dieses Betreibers der Schienenwege.

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

1. eine leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen oder

2. Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind.

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

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

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

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

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

4. Nach § 8 werden folgende Paragraphen eingefügt:

#### **„§ 8a**

##### **Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf wesentliche Funktionen**

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss innerhalb der in § 8 Absatz 2, § 23, § 39 Absatz 1 und § 44 dieses Gesetzes festgelegten Grenzen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Funktionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Weegeentgelte betrifft.

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

(3) Im Hinblick auf Absatz 1 darf insbesondere

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

2. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Unternehmen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben; und

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

#### **§ 8b**

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

(1) Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement, der Instandhaltungspla-



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

(2) Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Ziels, müssen die Betreiber der Schienenwege sicherstellen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu einschlägigen Informationen haben. Haben Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesem Zusammenhang vom Betreiber der Schienenwege weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess erhalten, so ist dieser Zugang allen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen zu gewähren.

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

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

### **§ 8c**

#### **Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Betreibers der Schienenwege**

(1) Entstehen keine Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ist die Vertraulichkeit der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewährleistet, kann der Betreiber der Schienenwege die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen auslagern, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden. Der Betreiber der Schienenwege behält die Aufsichtsbefugnis über und trägt die endgültige Verantwortung für die Wahrnehmung der in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Funktionen. Jede Stelle, die wesentliche Funktionen wahrnimmt, muss den §§ 8, 8a, 8b und 8d genügen.

(2) Vorbehaltlich der Überwachung der Regulierungsbehörde kann ein Betreiber der Schie-

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

## **§ 8d**

### **Finanzielle Transparenz**

- (1) Die Einnahmen aus dem Betrieb der Schienenwege, einschließlich öffentlicher Gelder, dürfen vom Betreiber der Schienenwege unter Beachtung der gesetzlich vorgesehenen Verfahren ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, einschließlich der Bedienung seiner Darlehen, verwendet werden.
- (2) Betreiber der Schienenwege dürfen Einnahmen aus dem Infrastrukturbetrieb, bei denen öffentliche Gelder eingesetzt werden, verwenden, um ihre eigene Geschäftstätigkeit zu finanzieren oder ihren Anlegern Dividenden als Rendite für deren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu zahlen. Zu diesen Anlegern dürfen Gebietskörperschaften oder private Anteilseigner gehören, nicht jedoch Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch diesen Betreiber der Schienenwege kontrollieren.
- (3) Ist die Gebietskörperschaft mit dem Betreiber der Schienenwege über eine Muttergesellschaft verbunden, ist eine Gewinnabführung an die Muttergesellschaft zulässig, soweit diese den Gewinn ihrerseits an die Gebietskörperschaft abführt. Dividenden aus Tätigkeiten ohne Rückgriff auf öffentliche Gelder oder Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur dürfen auch von Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch diesen Betreiber der Schienenwege kontrollieren, verwendet werden.
- (4) Ein Betreiber der Schienenwege darf einem Eisenbahnverkehrsunternehmen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.
- (5) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen Betreibern der Schienenwege weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.
- (6) Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen nur zu Marktsätzen und -bedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das indi-

viduelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.

(7) Vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens laufen bis zu ihrer Fälligkeit weiter, sofern sie zu Marktätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausgezahlt und bedient werden. Sind die Voraussetzungen von Satz 1 für vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen nicht erfüllt, so hat eine Anpassung der Darlehensverträge innerhalb von 12 Monaten nach dem [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] zu erfolgen.

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

1. entweder nach Marktpreisen oder

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

bezahlt.

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

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

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

## **§ 8e**

### **Europäisches Netzwerk der Hauptinfrastrukturbetreiber**

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

ßig im Hinblick auf

- a) den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union,
- b) die Förderung der zügigen und effizienten Einführung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
- c) den Austausch bewährter Praktiken,
- d) die Überwachung und den Vergleich der Leistung,
- e) den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU,
- f) die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
- g) die Erörterung der Anwendung der Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen gemäß §§ 41 und 47.

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

5. § 9 wird wie folgt geändert:

- a. Sätze 1 bis 6 werden Absatz 1.
- b. Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt geändert:

Die Wörter „Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt.“ werden ersetzt durch die Wörter: „Geschäftsplans im Koordinierungsverfahren nach Absatz 2 und 3 zu äußern.“

c. In Absatz 1 Satz 5 wird nach dem Wort „geben“ folgender Teilsatz angefügt: „§ 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleibt unberührt“

d. Folgende Absätze werden angefügt:

„(2) Die Koordination betrifft unter anderem Folgendes:

- a) den Bedarf der Zugangsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität;
- b) den Inhalt und die Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der qualifizierten Regulierungsvereinbarung gemäß §§ 29 f. sowie der Anreize nach § 25;
- c) den Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19;
- d) Fragen der Intermodalität und Interoperabilität;
- e) sonstige Fragen zu den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur, der Nutzung der Infrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Betreibers der Schienenwege.

(3) Der Hauptinfrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht in Konsultation mit den Beteiligten Leitlinien für die Koordinierung. Die Koordinierung erfolgt mindestens einmal jährlich. Der Hauptinfrastrukturbetreiber veröffentlicht auf seiner Website einen Überblick über die gemäß dieser Vorschrift durchgeführten Tätigkeiten. Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Paragraphen berührt weder das Recht der Zugangsberechtigten, die Regulierungsbehörde zu befassen, noch die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß §§ 66 ff.“

6. § 10 wird wie folgt geändert:

a. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

b. Absatz 3 wird gestrichen.

c. Der bisherige Absatz 4 wird der neue Absatz 3.

d. Nach dem neuen Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt:

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

e. Absätze 5 und 6 werden gestrichen.

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

a. In Buchstabe g) wird das Wort „sowie“ gestrichen.

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

c. Folgender Buchstabe wird angefügt:

„i) der Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste.“

8. § 36 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Weegeentgelte für die Nutzung der in der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsystem „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.06.2016, S. 1) angegebenen Eisenbahnkorridore können vom Betreiber der Schienenwege unterschieden werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des „European Train Control System“ ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11) gebilligten Version oder Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Unterscheidung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse eines Betreibers der Schienenwege insgesamt steigen. § 31 Absatz 2 bleibt unberührt. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auf die in der Verordnung (EU) 2016/919 genannten Schienenstrecken beschränken, auf denen auch Züge verkehren dürfen, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auch auf Schienenstrecken ausweiten, die nicht in der Verordnung (EU) 2016/919 genannt sind. Die Regulierungsbehörde kann dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zum Umfang und der Art und Weise der Differenzierung machen.“

9. § 42 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, Schienenwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung der Richtlinie (EU) 2016/2370 eingeschränkt ist, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht, davon in Kenntnis setzen. Soweit sie die Entscheidung trifft, bewertet die deutsche Regulierungsbehörde die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge.“

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

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

11. Dem § 62 Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

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

12. § 66 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a. Der Punkt am Ende von Nummer 8 wird durch ein Komma ersetzt.

b. Der Nummer 8 werden folgende Nummern angefügt:

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

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

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

13. § 70 wird wie folgt geändert:

a. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa. In Satz 1 werden nach dem Wort „Entflechtung“ die Wörter „zur Verhinderung von Interessenkonflikten und zur finanziellen Transparenz“ eingefügt und die Angabe „§§ 5 bis 8 und 12“ durch die Angabe „§§ 5 bis 8d sowie 12“ ersetzt.

bb. Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

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

b. Nach Absatz 2 werden folgende Absätze eingefügt:

„(3) Finanzströme im Sinne des § 8 d Absatz 1, Darlehen im Sinne des § 8d Absätze 4 und 5 sowie Verbindlichkeiten im Sinne des § 8d Absatz 7 unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde.

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

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

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

14. § 75 wird wie folgt geändert:

a. Nach Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt:

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

b. Dem Absatz 9 wird folgender Satz angefügt:

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

c. Absatz 11 wird wie folgt gefasst:

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

d. Der bisherige Absatz 11 wird der neue Absatz 12.

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

15. Anlage 1 (zu § 1 Absatz 5) wird wie folgt geändert:



- a. Nummer 6 wird gestrichen.
- b. Die bisherigen Nummern 7 bis 10 werden die neuen Nummern 6 bis 9.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

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

1. § 2 wird wie folgt geändert:

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

b. Nach Absatz 7 werden folgende Absätze eingefügt:

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

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

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

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

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

c. Dem Absatz 22 wird folgender Absatz angefügt:

„(23) Durchgangsfahrschein sind ein oder mehrere Fahrscheine, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a. In der Überschrift wird das Wort „Sicherheitspflichten“ durch die Wörter „Pflichten der Eisenbahnen“ ersetzt.

b. Dem Absatz 7 wird folgender Absatz angefügt:

„(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben zur Durchführung des Artikels 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste aufzustellen und soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen.“

3. § 6b wird wie folgt geändert:

a. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

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

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

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

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

zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist.“

b. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

1. wegen schwerwiegender Gesetzesverstöße, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße oder

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

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

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

**Artikel 3**  
**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

ENTWURF

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **Inhalt**

#### **I. Ziel der Regelung und Notwendigkeit des Gesetzentwurfs**

#### **II. Lösung**

##### **1. Art und Weise der Umsetzung**

##### **2. Artikel 1 – Eisenbahnregulierungsgesetz**

##### **2.1 Entflechtung**

##### **2.2 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Entgelte**

##### **3. Artikel 2 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

##### **4. Wesentliche Vorschriften der Änderungsrichtlinie, die keiner Umsetzung bedürfen**

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

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

#### **V. Alternativen**

#### **VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

#### **VII. Erfüllungsaufwand**

##### **1. Erfüllungsaufwand für die Bürger**

##### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

##### **3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

##### **4. Berechnungsgrundlagen**

#### **VIII. Weitere Kosten**

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

## **X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

ENTWURF

## **I. Ziel der Regelung und Notwendigkeit des Gesetzentwurfs**

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

## **II. Lösung**

### **1. Art und Weise der Umsetzung**

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

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

### **2. Artikel 1 – Eisenbahnregulierungsgesetz**

#### **2.1 Entflechtung**

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

#### **2.2 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Entgelte**

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

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

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

### **3. Artikel 2 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

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

### **4. Wesentliche Vorschriften der Änderungsrichtlinie, die keiner Umsetzung bedürfen**

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

#### **a. Artikel 2 Abs. 4**

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

#### **b. Artikel 13a der Richtlinie**

##### **1. Allgemeines (Bestandsaufnahme)**

Zu Informationssystemen für Bahnreisende und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen bestehen eine Reihe von Regelungen und Initiativen zur Verbesserung der Situation der Bahnreisenden. Der Anwendungsbereich der Regelungen und die Reichweite der Initiativen sind unterschiedlich. Es wird grundsätzlich zwischen nationalem und internationalem Verkehr sowie zwischen den Netzen, auf denen die Verkehrsleistung erbracht werden soll, unterschieden. Bei den Netzen kommen für den Anwendungsbereich sowohl das gesamte Netz als auch nur Teile davon (konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem, transeuropäisches Hochgeschwindigkeitssystem) in Betracht.

## 1.1 Technische Regelungen

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

#### Rechtsgrundlage:

<b>Anwendungsbereich</b>	
Verkehrsdienst	Grenzüberschreitender und inländischer Eisenbahnpersonenverkehr
Netz	konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem, transeuropäisches Eisenbahnsystem

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

#### Umsetzung der TSI TAP

Zur Umsetzung (insbesondere zur Umsetzung der Vorgaben nach Nr. 7 des Anhangs I) wurde zum einen eine Projektgruppe, unter Beteiligung der DB AG und des EBA, gebildet. Zum



anderen wurde, veranlasst durch ein Schreiben der Verkehrskommissarin Bulc in 2016 an die Vorstände der DB AG, SNCF und TREN ITALIA - mit der Aufforderung der verstärkten Umsetzung der Vorgaben der TSI TAP -, von den benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Verein nach belgischem Recht gegründet. Die Anmeldung liegt derzeit beim Registergericht in Brüssel. Ziel des Vereins ist es, die technischen Vorgaben und Dienste der TSI TAP zu organisieren. Neben den EVU sollen auch zukünftig Fahrkartenverkäufer (Reisebüros) einbezogen werden. Langfristiges Ziel ist der Aufbau eines gemeinsamen Informations- und Fahrscheinsystems, das das Ausstellen von Durchgangsfahrkarten im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht.

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

Rechtsgrundlage:

<b>Anwendungsbereich</b>	
Verkehrsdienst	Grenzüberschreitender und inländischer multimodaler Personenverkehr
Netz	Alle Verkehrswege

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

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

Ergänzend zur IVS-RL ist die delegierte Verordnung zur Bereitstellung europaweiter multimodaler Reiseinformationendienste Nr. 2017/1926 am 10.11.2017 in Kraft getreten. Der Anwendungsbereich erstreckt sich auf alle Verkehrsträger und soll nach EG 9 nicht nur flächendeckend das TEN-T-Netz (vgl. Definition Art. 2 Nr. 5) umfassen, sondern im Interesse des

Endnutzers auch andere Bereiche des Transportnetzes erfassen. Für die Bereitstellung der Daten ist ein „national access point“ im Sinne einer digitalen Schnittstelle einzurichten, Art. 2 Nr. 6, EG 10, 11.

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

### Umsetzung

Die Umsetzung gemäß del. VO Nr. 2017/1926, hinsichtlich der Bereitstellung statischer und dynamischer Daten (Art. 4 und Art. 5) erfolgt stufenweise. Die im Anhang der del. VO unter Nummer 1.1 genannten Reise- und Verkehrsdaten für das TEN-V-Gesamtnetz sollen spätestens bis zum 1. Dezember 2019 bereitgestellt werden, die im Anhang Nummer 1.2 genannten Reise- und Verkehrsdaten bis zum 1. Dezember 2020 (z.B. Tarifnetzdaten), die im Anhang Nummer 1.3 genannten Reise- und Verkehrsdaten bis zum 1. Dezember 2021. Alle anderen Teile des Verkehrsnetzes der Union sind spätestens bis zum 1. Dezember 2023 einzubeziehen. Insofern ist der nationale Zugangspunkt bis zum 01. Dezember 2019 einzurichten, um die geforderten Datenkategorien bereitstellen zu können.

## **1.2 Zugang zu den Systemen**

### 1.2.1 GWB/Kartellverfahren

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

Im Rahmen dieses Verfahrens hat die DB AG verschiedene Verpflichtungszusagen zur Ausräumung der kartellrechtlichen Bedenken gemacht. Das Bundeskartellamt hat diese Verpflichtungszusagen durch förmlichen Beschluss vom 24.05.2016 nach § 32b GWB für verbindlich erklärt. Die Verfügung ist bis zum 31.12.2023 befristet.

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

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

### 1.2.2 e-ticketing

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

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

Als Beitrag des Bundes zur Umsetzung der in der Roadmap beschriebenen Maßnahmen hat das BMVI im Juni 2016 die Förderrichtlinie „eTicketing und digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr“ veröffentlicht. Auf dieser Grundlage werden entsprechende Förderprojekte bundesseitig unterstützt. Am Beginn dieses Jahres sind zwölf Verbundvorhaben gestartet. Deren Laufzeit beträgt 21 Monate.

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

### 1.2.3 DELFI

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

### 1.3 Entwicklungstendenz

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

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

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

## 2. Artikel 13a

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

Nach Artikel 13a können Mitgliedstaaten

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

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

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

### Zu a) Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen

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

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

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

#### Zu b) Ermächtigung der zuständigen Behörden

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

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

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

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

#### **Gesetzgebungskompetenz**

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Ge-

setzungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

## **V. Alternativen**

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

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

## **VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### **Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

#### 1. Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

#### 2. Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

## **VII. Erfüllungsaufwand**

### **1. Erfüllungsaufwand für die Bürger**

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

#### ***2.1 zusätzlicher Erfüllungsaufwand***

Es fällt ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 180.000 Euro an sowie ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von ca. 2,4 Millionen Euro. Darin enthalten sind fünf neue oder veränderte Informationspflichten mit zusätzlichen Bürokratiekosten von ca. 0,26 Millionen Euro jährlich.

## **2.2 One-in-One-out**

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

## **3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

### **a. Bund**

Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 1,8 Millionen Euro (davon 1,5 Millionen Euro Personalkosten und 0,3 Millionen Euro Sachkosten).

Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt 184 358 Euro (davon 164 108 Euro Personalkosten und 20 250 Euro Sachkosten).

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich insgesamt auf 15,6 Stellen (davon 14,4 Stellen Bundesnetzagentur, sowie 1,2 Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 20 250 Euro pro Arbeitsplatz.

Für die Bundesnetzagentur ergibt sich aus dem Gesetzentwurf unter Zugrundelegung des vom Statistischen Bundesamts im Oktober 2012 herausgegebenen „Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ – in Verbindung mit der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen „Aktualisierten Lohnkostentabelle 2018“ sowie dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni



2017 zu Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 23 613 Stunden, entsprechend Personalkosten in Höhe von 1 404 602 Euro. Dies entspricht insgesamt rund 14,4 Stellen.

Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe einer Pauschale in Höhe von 20 250 Euro pro Arbeitsplatz. Insgesamt ergeben sich danach ca. 283 500 Euro an jährlichen Sachkosten.

Die einmalig entstehenden Personalkosten betragen ca. 164 108 Euro, die einmalig entstehenden Sachkosten 20 250 Euro.

Für das Eisenbahn-Bundesamt ergibt sich aus dem Gesetzentwurf unter Zugrundelegung des vom Statistischen Bundesamts im Oktober 2012 herausgegebenen „Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ – in Verbindung mit der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen „Aktualisierten Lohnkostentabelle 2018“ sowie dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017 zu Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 1 977 Stunden, entsprechend Personalkosten in Höhe von 85 815 Euro. Dies entspricht rund 1,2 Stellen. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe einer Pauschale in Höhe von 20 250 Euro pro Arbeitsplatz. Insgesamt ergeben sich danach ca. 20 250 Euro an jährlichen Sachkosten. Es entstehen keine einmaligen Personalkosten und keine einmaligen Sachkosten.

Der entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

#### b. Länder und Kommunen

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

### **4. Berechnungsgrundlagen**

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

#### 4.1 Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

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

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

#### 4.2 Berechnungsgrundlagen des Erfüllungsaufwands für Bund und Länder

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

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

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

Die anfallenden Personalstunden wurden zur Veranschaulichung in Stellenbedarf je Laufbahngruppe umgewandelt. Dabei wurde zu Grunde gelegt, dass gemäß Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 2017, Anlage, Seite 3 von 137 Arbeitsstunden eines Beamten pro Monat auszugehen ist. Entsprechend werden für ein Jahr  $12 \times 137 = 1644$  Arbeitsstunden zu Grunde gelegt.

Für die Sachkostenpauschale für die zusätzlichen Stellen wurde der aktuelle Wert in Höhe von 20 250 Euro zu Grunde gelegt. Dieser ergibt sich aus dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen zu den Personal- und Sachkosten vom 30. Juni 2017 (dort Seite 3 der Anlage – als Summe der Positionen 2.1, 2.2 und 2.3). Die Sachkostenpauschale wurde anhand der sich aus den Mehrstunden über alle Laufbahngruppen hinweg ergebenden zusätzlichen Stellen berechnet, jeweils abgerundet auf ganze Stellen.

### **VIII. Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

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

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

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

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

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

Der Indikator „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Gute Investitionsbedingungen schaffen –

Wohlstand dauerhaft erhalten“ wird durch den Gesetzentwurf positiv berührt. Denn europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für den Eisenbahnsektor erleichtern auch Investitionen in diesem Bereich.

#### **X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

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

ENTWURF

## **Anlage 1 zur Begründung Allgemeiner Teil**

### **Gegenüberstellung von Richtlinie und nationaler Umsetzung**

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

*Siehe gesonderte Excel-Tabelle („1c...“)*

ENTWURF

## **Anlage 2 zur Begründung Allgemeiner Teil Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft**

### **A. Zusammenfassung:**

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

Jährliche Mehrkosten für die Wirtschaft ergeben sich in Höhe von 2 407 015 Euro (ausschließlich Personalkosten). – davon 2 350 871 Euro aus dem ERegG und 56 144 Euro aus dem AEG.

Zusätzliche Sachkosten entstehen der Wirtschaft weder einmalig noch jährlich.

## B. Darstellung des Erfüllungsaufwands Wirtschaft je gesetzlicher Tatbestand

### Inhaltsübersicht

§ im ERegG	IP (ja/nein)	Beschreibung
§ 8 Abs. 1	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Aufstellen der Regeln zur Unparteilichkeit und zu Interessenkonflikten
§ 8 Abs. 3	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben zu unvereinbaren Positionen in Vorstand und Aufsichtsrat
§ 8 Abs. 5	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einführung von getrennten Berechtigungsmodellen bei den Informationssystemen und Beachtung der Vorgaben bei der Vergabe von Zugriffsrechten
§ 8 Abs. 6, § 8a Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Regelungen zur Unabhängigkeit von Personen, die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen, dem Verkehrsmanagement sowie der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen
§ 8b Abs. 2	ja	Gewährung von Zugang zu Informationen zu Verkehrsmanagement, Erneuerungs- und Instandhaltungsplanungsprozessen
§ 8d Abs. 4, 5, 6 und 7	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Gewährung und Bezug von Darlehn durch Betreiber der Schienenwege
§ 8d Abs. 8	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzerninterner Verrechnungspreise
§§ 8d Abs. 9-11	nein	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege
§ 8e	nein	Zusammenarbeit des Hauptinfrastrukturbetreibers mit den Hauptinfrastrukturbetreibern anderer Mitgliedstaaten in einem Netzwerk
§ 9 Abs. 2	ja	Pflicht des Betreibers der Schienenwege zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen
§ 9 Abs. 3	ja	Erstellung von Leitlinien zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den Hauptinfrastrukturbetreiber
§ 10	nein	Gewährung des umfassenden Zugangsrechtes, auch bei nicht grenzüberschreitenden Verkehren
§ 36 Absatz 5	nein	Einhaltung der Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung
§ 62 Abs. 1	ja	Informationsweitergabe an andere Betreiber der Schienenwege bei netzübergreifenden Verkehren
§ im AEG	IP (ja/nein)	Beschreibung
§ 4 Absatz 8	ja	Aufstellung von Notfallplänen zur Durchführung des Artikels 18 der VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten

## Im Einzelnen

§ 8 Abs. 1	<b>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Aufstellen der Regeln zur Unparteilichkeit und zu Interessenkonflikten</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
			J	J	E	J
		<b>6</b>		<b>15 216</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die Mitglieder des Aufsichtsrats, des Vorstand und die diesen unmittelbar unterstellten Führungskräfte werden durch § 8 Abs. 1 ERegG zu diskriminierungsfreiem Handeln und zu besonderer Unparteilichkeit verpflichtet. Zu Sicherstellung dieser Pflichten hat der Betreiber der Schienenwege ein Regelwerk zur Unparteilichkeit der Entscheider und zum Umgang mit Interessenkonflikten zu veröffentlichen. Hierfür wird einmalig 1 Personenwoche à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit höherer Qualifikation (63,40 €/h) zu erbringen wären.</p> <p>Wegen der Möglichkeit von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>6 x 40h x 63,40 €/h = 15 216 €</p>						

§ 8 Abs. 3	<b>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Einhaltung der Vorgaben zu unvereinbaren Positionen in Vorstand, Aufsichtsrat</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	



		J	J	E	J	E
		6	413	13 200		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege regelt § 8 Abs. 3 ERegG mehrere Konstellationen, deren gleichzeitige Ausübung durch eine Person zur Erreichung des vorgenannten Zwecks als unvereinbar anzusehen ist.</p> <p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Zur Umsetzung der Unvereinbarkeitsregelungen sind beim Betreiber der Schienenwege einmalig die von § 8 Abs. 3 ERegG benannten Personen dahingehend zu überprüfen, ob derartige unvereinbare Tätigkeiten bestehen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p><math>6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Personalentscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der Personen, die von den Unvereinbarkeitsregeln des § 8 Abs. 3 ERegG betroffen sein können. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 5 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p><math>6 \times 5 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 413 \text{ €}</math></p>						

§ 8 Abs. 5	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Einführung von getrennten Berechtigungsmodellen bei den Informationssystemen und Beachtung der Vorgaben bei der Vergabe von Zugriffsrechten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E

		<b>6</b>	<b>2 475</b>	<b>19 800</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Durch § 8 Abs. 5 wird neu geregelt, dass, soweit verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme verfügen, der Zugang zu sensiblen Informationen, die wesentliche Funktionen betreffen, nur auf befugtes Personal des Betreibers der Schienenwege beschränkt wird.</p> <p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig IT-Rollenmodelle für das befugte Personal des Betreibers der Schienenwege zu implementieren, welche den Zugriff von unberechtigten Personen auf diese Daten unterbinden. Hierfür werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p><math>6 \times 120h \times 27,50 \text{ €/h} = 19\,800 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt bei zukünftigen Personaländerungen beim „befugten Personenkreis“ des Betreibers der Schienenwege (typischerweise bei Aufnahme und Ende einer Tätigkeit im „befugten Personenkreis“) die Notwendigkeit der Anpassung des jeweiligen IT-Rollenmodells. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 30 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p><math>6 \times 30 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 2\,475 \text{ €}</math></p>						

<b>§ 8 Abs. 6, § 8a</b>	<b>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Regelungen zur Unabhängigkeit von Personen, die Entscheidungen zu wesentlichen Funktionen, dem Verkehrsmanage-</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b> J = jährlich E = einmalig	<b>Sachaufwand</b> J = jährlich E = einma-
-------------------------------------	--	--------------	--	--

Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1	ment sowie der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung treffen				lig	
		J	J	E	J	E
		6	2 475	13 200		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>In den § 8 Abs. 6, § 8a Abs. 3 Nr. 3 und § 8b Abs. 1 ERegG werden verschiedene neue Regelungen getroffen, die die Unabhängigkeit der Personen sicherstellen sollen, die mit dem Treffen von Entscheidungen zu „wesentlichen Funktionen“, dem „Verkehrsmanagement“ oder der „Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung“ betraut sind. Die Regelungen umfassen sowohl den Ausschluss der Einflussnahme auf Personalentscheidungen bis zur Vorgaben dass die berufliche Mobilität von besagten Personen nicht zu Interessenskonflikten führen darf.</p> <p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Zur Umsetzung dieser Vorgaben sind einmalig verpflichtende Regelungen beim Betreiber der Schienenwege aufzustellen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p><math>6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt die Beachtung der Regelungen bei allen zukünftigen Personalentscheidungen des Betreibers der Schienenwege hinsichtlich der Personen, die mit dem Treffen von Entscheidungen zu „wesentlichen Funktionen“, dem „Verkehrsmanagement“ oder der „Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung“ betraut sind. Ein Mehraufwand ergibt sich insoweit aus komplexeren personalrechtlichen Verfahren, bei denen Vorverwendungen der betroffenen Personen, deren zukünftiges Einsatzgebiet (auch in anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens) und der Ausschluss von Einflussnahmen geprüft werden müssen. Hierfür sind pro Unternehmen</p>						

	<p>ca. 30 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand mit max. 30 Minuten (0,5 h) pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p><math>6 \times 30 \times 0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 2\,475 \text{ €}</math></p>
--	---

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

<b>§ 8d Abs. 4, 5, 6 und 7</b>	<b>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften – Gewährung und Bezug von Darlehn durch Betreiber der Schienenwege</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b> J = jährlich E = einmalig		<b>Sachaufwand</b> J = jährlich E = einmalig	
			J	J	E	J
		<b>6</b>	<b>1 650</b>	<b>13 200</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p>						

Die Absätze 4 bis 6 des neuen § 8d ERegG machen erstmalig Vorgaben zu Darlehn, die von Betreibern der Schienenwege gewährt oder bezogen werden. In § 8d Abs. 7 ERegG werden für bestehende Darlehnsverträge Übergangsregelungen zur Umstellung der Darlehnsverträge auf die neue Rechtslage getroffen.

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

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

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

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

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

<b>§ 8d Abs.</b>	<b>Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Einhaltung der Vorgaben bzgl. konzern-</b>	<b>Fäll e</b>	<b>Personalauf- wand</b>	<b>Sachauf- wand</b>
----------------------	--	-------------------	------------------------------	--------------------------

<b>8</b>	<b>interner Verrechnungspreise</b>		J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>6</b>	<b>3 300</b>	<b>19 800</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die Betreiber der Schienenwege haben bei Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten ihres vertikal integrierten Unternehmens zu beachten, dass bei den Verrechnungspreisen für die Dienstleistungen Marktpreise oder die Produktionskosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns zugrunde gelegt werden.</p> <p>Wegen der Möglichkeit, von den Entflechtungsvorschriften nach § 2 Abs. 4 ERegG befreit zu werden, ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine auf Marktpreise angepasste Umstellung der Verträge mit Bezug von Dienstleistungen von anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens notwendig. Hierfür werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p><math>6 \times 120h \times 27,50 \text{ €/h} = 19\,800 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt, dass alle zukünftigen Verträge über den Bezug von Dienstleistungen anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens entsprechend den Vorgaben abzuschließen sind. Ein Mehraufwand ergibt sich insoweit aus einer – im Vergleich zur bisherigen Praxis bei Vertragsabschlüssen – intensiveren Recherche der Marktpreise. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 20 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Aufwand von max. 1 Stunde pro Fall angesetzt wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) erforderlich sein.</p> <p><math>6 \times 20 \times 1 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h} = 3\,300 \text{ €}</math></p>						

§§ 8d Abs. 9-11 EReg G	Einhaltung der Entflechtungsvorschriften - Schaffung finanzieller Transparenz durch den Betreiber der Schienenwege	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>6</b>	<b>825</b>	<b>13 200</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die in § 8d Abs. 9 bis 11 ERegG neu getroffenen Regelungen konkretisieren die bisher bestehenden Regeln zur getrennten Rechnungsführung von Betreibern der Schienenwege und der übrigen rechtlichen Einheiten in vertikal integrierten Unternehmen. Neu sind insbesondere die Art der Trennung der Verbindlichkeiten und die Vorgabe, dass die Verbindlichkeiten getrennt zu bedienen sind. Eine weitere Neuerung stellt die Pflicht zur Dokumentation kommerzieller Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und den anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens dar.</p> <p>Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Entflechtungsvorschriften ist damit zu rechnen, dass ca. 6 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen.</p> <p>Die Beachtung der neuen Anforderungen macht eine einmalige Bestandsaufnahme von Verträgen notwendig, aus denen noch offene Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege resultieren – und die noch laufende kommerzielle Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege begründen. Hierfür werden einmalig 2 Personenwochen à 40 Stunden pro Unternehmen veranschlagt, die durch einen Beschäftigten mit mittlerer Qualifikation (27,50 €/h) zu erbringen wären.</p> <p><math>6 \times 80h \times 27,50 \text{ €/h} = 13\ 200 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt für alle zukünftigen Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege und dessen kommerzieller Beziehungen zu anderen Unternehmen des vertikal integrierten Unternehmens eine kontinuierliche Pflicht, diese entsprechend den Vorgaben der Absätze 9 und 10 getrennt auszuweisen, beziehungsweise nach Abs. 11 kontinuierlich zu dokumentieren. Hierfür sind pro Unternehmen ca. 20 Fälle pro Jahr anzunehmen, deren zusätzlicher Dokumentationsaufwand max. 15 Minuten (0,25 h) pro Fall betragen wird. Für die Bearbeitung wird ebenfalls ein Beschäftigter mit mitt-</p>						

	<p>lerer Qualifikation (27,50 €h) erforderlich sein.</p> <p><math>6 \times 20 \times 0,25h \times 27,50 \text{ €h} = 825 \text{ €}</math></p>
--	---

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

<b>§ 9 Abs. 2 (IP)</b>	<b>Pflicht des Betreibers der Schienenwege zur Koordinierung des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten /Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E



		<b>39</b>	<b>199 837</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>In § 9 Abs. 1 ERegG wurde die bisherige Regelung des Stellungnahmeverfahrens zu den Geschäftsplänen der Betreiber der Schienenwege durch ein Koordinierungsverfahren ersetzt. Die Inhalte des Geschäftsplanes müssen vor allem hinsichtlich der in § 9 Abs. 2 ERegG genannten Themen mit dem gesamten Sektor abgestimmt werden.</p> <p>Wegen der Möglichkeit der Befreiung von den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans, und den bereits aus den Befreiungsverfahren vorliegenden Erkenntnissen ist damit zu rechnen, dass ca. 85 Unternehmen unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen. Davon werden ca. 28 größere Unternehmen betroffen sein, die einen jährlichen Geschäftsplan aufzustellen haben. Bei den weiteren 57 Unternehmen wird es wegen der Betriebsgröße genügen, wenn diese alle 5 Jahre einen Geschäftsplan aufstellen.</p> <p>Wie schon beim bisherigen Stellungnahmeverfahren wird der notwendige Aufwand mit der Größe des Schienennetzes variieren. Der geschätzte durchschnittliche Mehraufwand für das Koordinierungsverfahren beträgt 2 Personenwochen à 40 Arbeitsstunden, wobei die Tätigkeit einer Person mit hoher Qualifikation (63,40 €/h) zugrunde gelegt wird.</p> <p><math>28 \times 80h \times 63,40 \text{ €/h} = 142\ 016 \text{ €}</math>  <math>57 \times 80h \times 63,40 \text{ €/h} / 5 = 57\ 821 \text{ €}</math></p> <p>Insgesamt summiert sich der neu aus § 9 ERegG resultierende Erfüllungsaufwand auf 199 837 €/pro Jahr.</p>					

<b>§ 9 Abs. 3 (IP)</b>	<b>Erstellung von Leitlinien zur Koordination des Geschäftsplans mit den Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b> J = jährlich E = einmalig	<b>Sachaufwand</b> J = jährlich E = einmalig
------------------------------------	---	--------------	--	--

	<b>durch den Hauptinfrastrukturbetreiber</b>	J	J	E	J	E
		1		7 608		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Da sich die Regelung nur an den Hauptinfrastrukturbetreiber richtet, fällt der Erfüllungsaufwand nur für ein Unternehmen an.</p> <p>Für die Erstellung und Veröffentlichung der Leitlinien und deren Konsultation (§ 9 Abs. 3 ERegG) werden einmalig 3 Personenwochen à 40 Arbeitsstunden angenommen und das Tätigwerden einer Person mit hoher Qualifikation (63,40 €/h) zugrunde gelegt.</p> <p>1 x 120 h x 63,40 €/h = 7 608 €</p>						

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

§ 36 Abs. 5	<b>Einhaltung der Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	

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

§ 62 Abs. 1 (IP)	<b>Informationsweitergabe an andere Betreiber der Schienenwege bei netzübergreifenden Verkehren</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
			J	J	E	J

**Erläuterungen:**

Die neu eingeführten Sätze 3 und 4 des § 62 Abs. 1 ERegG stellen eine Ergänzung zu den bereits in Satz 2 enthaltenen Regelungen zu Unterrichtungspflichten bei schwerwiegenden Vorfällen dar. Die neue Regelung erweitert den Kreis der Personen bereits, die bei Störungen zu unterrichten sind, soweit diese netzübergreifende Auswirkungen haben. Hierdurch entsteht **kein neuer Aufwand** für die Betreiber der Schienenwege. Vielmehr ist zu erwarten, dass durch die in Satz 4 geregelte Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege schneller und effizienter Maßnahmen getroffen werden können, um die Störungen zu beseitigen.

ENTWURF

§ 4 Abs. 8 AEG (IP)	Aufstellung von Notfallplänen zur Durchführung des Artikels 18 der VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Fall einer Verspätung von mehr als 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J	J	E	J
		149	56 144	53 109		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die Pflicht zur Aufstellung von Notfallplänen trifft alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die am Personenverkehr teilnehmen (zurzeit 149). Die einzelnen Pflichten aus der VO 1371/2007 gelten für die Unternehmen bereits unmittelbar (z.B. dem Fahrgast die Verspätung bestätigen, anderweitige Beförderung oder Unterbringung im Hotel organisieren), sodass als Mehraufwand hier als einmaliger Aufwand lediglich die Planaufstellung und die Abstimmung mit anderen EVU, sowie als jährlicher Aufwand die Aktualisierung (inklusive Abstimmung von Änderungen) des Plans und entsprechende Aufsichtsverfahren als neuer Aufwand entstehen.</p> <p><b>1. Erstmalige Planaufstellung (einschließlich Abstimmung mit anderen EVU)</b></p> <p>a. Eisenbahnen des Bundes</p> <p>Es wird geschätzt, dass für jede der neun Eisenbahnen des Bundes für die erstmalige Aufstellung der Pläne jeweils 70 Stunden im Durchschnitt anfallen.</p> <p>Die aufzustellenden Pläne haben Vorkehrungen dafür zu enthalten, wie Fahrgäste bei Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit unterrichtet werden, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen. Außerdem sind Vorkehrungen zu treffen, wie den Fahrgästen bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit angeboten werden, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind. Das gleiche gilt für die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist, und, wenn der Zug auf der Strecke blockiert ist, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführ-</p>						

bar ist.

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

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

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

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

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

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

Für die Abstimmung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind ca. 25 Stunden anzusetzen. In diesem Rahmen sind zunächst Berührungspunkte und Überschneidungen der jeweiligen Pläne zu erarbeiten. Dann sind mögliche Synergieeffek-

te zu analysieren und schlussendlich verbindliche Absprachen zwischen den Unternehmen zu schließen.

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

#### **b. NE-Bahnen**

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

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

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

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

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

Bei der Schätzung des Erfüllungsaufwandes war zu berücksichtigen, dass die Eisen-

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

Bei den hier betroffenen Eisenbahnunternehmen handelt es sich um einen Unternehmensumfang, dem Umfang der angebotenen Transportleistungen und Zahl der transportierten Fahrgäste um eine höchst heterogene Gruppe. Bei kleineren Unternehmen mit einer vergleichsweise geringen Anzahl durchgeführter Fahrten und betroffener Fahrgäste ist davon auszugehen, dass die aufzustellenden Notfallpläne eine wesentlich geringere Komplexität aufweisen als die der EdB oder anderer größerer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

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

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

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



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

**c. Summe aus a. und b.**

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

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

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

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

**a. Eisenbahnen des Bundes**

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

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

Für die Mitwirkung bei der jährlichen Ausübung der Eisenbahnaufsicht hinsichtlich der Notfallpläne ist mit weiteren 21,8 Stunden jährlich je Unternehmen zu rechnen.

Dies umfasst zum einen die Vorbereitung der Aufsichtstermine und die Unterstützung der Aufsichtsbehörde im Rahmen der eigentlichen Aufsichtsmaßnahme. Bei durchschnittlich 5,4 Aufsichtsmaßnahmen pro EdB ergeben sich hier pro Termin etwa 2 Stunden an Aufwand, also ca. 11 Stunden pro Jahr. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse der Aufsicht vom Unternehmen umzusetzen. Hier sind Strategien anzu-

passen und die erforderlichen Änderungen an den Notfallplänen vorzunehmen (ca. 5 Stunden). Diese Änderungen sind mit den anderen betroffenen Eisenbahnen abzustimmen und entsprechende Änderungen an den verbindlichen Absprachen zwischen den Unternehmen vorzunehmen (ca. 1 Stunde).

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

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

#### **b. NE-Bahnen**

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

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

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

vorzunehmen (ca. 0,5 Stunde).

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

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

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

**c. Summe aus a. und b.**

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

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

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

ENTWURF

## **Anlage 3 zur Begründung Allgemeiner Teil**

### **Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung**

#### **Hier: Veränderungen des Erfüllungsaufwands für den Bund**

#### **A. Zusammenfassung:**

##### **Für den Bund ergibt sich folgender zusätzlicher Erfüllungsaufwand:**

Für den Bund ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 1 794 167 Euro (zusammengesetzt aus Personalkosten in Höhe von 1 490 417 Euro und Sachkosten in Höhe von 303 750 EUR).

Zusätzliche einmalige Kosten für den Bund ergeben sich in Höhe von 184 358 Euro (bestehend aus Personalkosten in Höhe von 164 108 Euro und Sachkosten in Höhe von 20 250 EUR).

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

##### **1. BNetzA**

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 1 688 102 Euro (zusammengesetzt aus Personalkosten in Höhe von 1 404 602 Euro und Sachkosten in Höhe von 283 500 EUR).

Zusätzliche einmalige Kosten für die BNetzA ergeben sich in Höhe von 184 358 Euro (bestehend aus Personalkosten in Höhe von 164 108 Euro und Sachkosten in Höhe von 20 250 EUR).

##### **2. EBA**

Für das EBA ergeben sich zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 106 065 Euro (zusammengesetzt aus Personalkosten in Höhe von 85 815 Euro und Sachkosten in Höhe von 20 250 EUR).

Zusätzliche einmalige Kosten für das EBA ergeben sich nicht.

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

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

#### **B. Berechnungen**

##### **I. BNetzA**

##### **1. Einmaliger Mehraufwand BNetzA**

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche einmalige Kosten in Höhe von 184 358 Euro (bestehend aus Personalkosten in Höhe von 164 108 Euro und Sachkosten in Höhe von 20 250 Euro).

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

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

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

Die 2 183 Stunden entsprechen rechnerisch 1,7 Personen, so dass für abgerundet 1 Stelle eine Sachkostenpauschale in Höhe von 1 x 20 250 Euro = 20 250 Euro an einmaligen Sachkosten angesetzt wird.

## **2. Jährlicher Mehraufwand BNetzA**

Für die BNetzA ergeben sich zusätzliche jährliche Personalkosten in Höhe von 1 404 602 Euro und zusätzliche jährliche Sachkosten in Höhe von 283 500 EUR.

Dies wurde wie folgt ermittelt:

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

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

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

Für die (abgerundet) 14 Stellen wird jeweils die Sachkostenpauschale in Höhe von 20 250 Euro angesetzt, woraus sich zusätzliche jährliche Sachkosten in Höhe von 283 500 EUR ergeben.

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

## **II. EBA**

### **1. Einmaliger Mehraufwand EBA**

Zusätzliche einmalige Kosten für das EBA ergeben sich nicht.

### **2. Jährlicher Mehraufwand EBA**

Für Das EBA ergeben sich zusätzliche jährliche Personalkosten in Höhe von 85 815 Euro und zusätzliche jährliche Sachkosten in Höhe von 20 250 Euro.

Dies wurde wie folgt ermittelt:

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

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

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

### C. Darstellung des fachbezogenen Erfüllungsaufwands je gesetzlicher Tatbestand

#### Inhaltsübersicht

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



## Im Einzelnen

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

§§ 8-8d in Verbindung mit § 70 ERegG	Überprüfung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften durch den Betreiber der Schienenwege und das vertikal integrierte Unternehmen	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		12	331	179		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die BNetzA hat sicherzustellen, dass die Adressaten der Regelungen der §§ 8-8d die Vorgaben einhalten. Konkreter Mehraufwand im Vergleich zur bisherigen Rechtslage entsteht zu folgenden Punkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- § 8 Abs. 1: Überprüfung der Unparteilichkeit des Aufsichtsrats und des Vorstands der Betreiber der Schienenwege und der diesen unmittelbar unterstellten Führungskräfte</li> <li>- § 8 Abs. 3: Überwachung der Regeln zur Unvereinbarkeit von Positionen</li> <li>- § 8 Abs. 4: Überwachung der Nichtgewährung von unzulässigen Vergütungen und Boni</li> <li>- § 8 Abs. 5: Überwachung der Beschränkung des Zugang zu sensiblen Informationen bei IT-Systemen auf befugtes Personal</li> </ul>						

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

Die für die Überwachung der vorgenannten Pflichten notwendigen Maßnahmen der Regulierungsbehörde sind sehr vielschichtig. Typischerweise werden hierbei von den betroffenen Unternehmen Berichte, Verträge, Beschreibungen interner Prozesse und verschiedene weitere Unterlagen angefordert, die dann auf die Einhaltung der neuen Entflechtungsvorschriften zu prüfen sind. Dies zeigen die Erfahrungen zu vergleichbaren Vorschriften im Energiebereich. Es können aber auch Vor-Ort-Ermittlungen – unter anderem im Hinblick auf die Zugangsberechtigung zu IT-Systemen nach § 8 Abs. 5 – erforderlich werden.

Sollten Verstöße festgestellt werden, würden die Unternehmen aufgefordert, diese abzustellen. Soweit die Unternehmen dieser Aufforderung nicht nachkommen, würde ein Verfahren vor der Beschlusskammer eingeleitet.

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

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

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

Auf Grund der Erfahrungen mit dem Aufwand von Entflechtungsverfahren nach dem Energiewirtschaftsgesetz konnte ein insgesamt für die Entflechtungsverfahren erforderlicher Erfüllungsaufwand von 5 121,2 Stunden ermittelt werden, die sich zu 5 010 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h) und zu 111,2 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.

Reiner jährlicher Erfüllungsaufwand aus der Aufgabe

$$(5\,010\text{ h} \times 65,40\text{ €/h}) + (111,2\text{ h} \times 31,70\text{ €/h}) = 331\,179\text{ €}$$

§ 9 ERegG	Überwachung der Koordinierungspflicht des Betreibers der Schienenwege	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>1</b>	<b>17 471</b>	<b>52 699</b>		
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Durch die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets werden die Pflichten der Betreiber der Schienenwege über die Erstellung eines Geschäftsplans um ein neues Koordinierungsverfahren erweitert. Zu diesem Koordinierungsverfahren soll der Hauptinfrastrukturbetreiber Leitlinien erstellen und veröffentlichen (§ 9 Abs. 3), anhand derer die Geschäftspläne aller Betreiber der Schienenwege gemäß § 9 Abs. 1 bis 3) koordiniert werden.</p> <p>Für die Regulierungsbehörde entsteht dadurch ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand, indem die Erstellung und Konsultation der Leitlinien des Koordinierungsverfahren nach § 66 Abs. 4 – wegen der Auswirkungen auf die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und das Zuweisungsverfahren – zu überprüfen ist. Dies umfasst im Rahmen von Vorermittlungen das Anfordern des Entwurf der Leitlinien vom Hauptinfrastrukturbetreiber, die inhaltliche Prüfung des Entwurfs, die Überwachung der Konsultationsverfahren, Teilnahmen an Besprechungen und Vor-Ort-Terminen (inklusive deren Vor- und Nachbereitung), die inhaltliche Prüfung der finalen Leitlinien und die Prüfung deren Veröffentlichung. Hieran schließt sich das Beschlusskammerverfahren an, dass die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und die Erstellung eines Beschlusses umfasst. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Leitlinien des Koordinierungsverfahrens ist auch von der Notwendigkeit der Führung eines Rechtsstreits auszugehen. Hierfür fallen insgesamt 928,1 h an, die sich zu 630 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 175 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 123,1 h auf Be-</p>						

	<p>schäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €h) verteilen.</p> <p>Einmaliger reiner Erfüllungsaufwand:  <math>(630 \text{ h} \times 65,40 \text{ €h}) + (175 \text{ h} \times 43,40 \text{ €h}) + (123,1 \text{ h} \times 31,70 \text{ €h}) = 52\,699 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Durchführung der Überwachung der eigentlichen Koordinierungsverfahren. Dies umfasst die Anforderung der Unterlagen zum Koordinierungsverfahren, deren Prüfung sowie die Prüfung der Einhaltung der Leitlinien, die Befragung der Zugangsberechtigten und die Auswertung der gemachten Feststellungen. Sollten hierbei Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, würde sich an die Prüfung ein Beschlusskammerverfahren anschließen, das die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und die Erstellung eines Beschlusses umfasst. In diesem Fall wäre auch mit der Führung eines Rechtsstreits zu rechnen. Der Kalkulation liegt zugrunde, dass die Notwendigkeit eines Beschlusskammerverfahrens und eines Rechtsstreits nur alle 5 Jahre gesehen wird. Insgesamt fallen für das Überwachungsverfahren jährlich 309,5 h an, die sich zu 200 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €h), zu 78,6 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €h) und zu 30,9 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €h) verteilen.</p> <p>Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:  <math>(200 \text{ h} \times 65,40 \text{ €h}) + (78,6 \text{ h} \times 43,40 \text{ €h}) + (30,9 \text{ h} \times 31,70 \text{ €h}) = 17\,471 \text{ €}</math></p>
--	---

<b>§ 17 Abs. 2 Buchst. i ERegG</b>	<b>Überprüfung des Markts der Hochgeschwindigkeits- Personenverkehrsdienste</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>5</b>	<b>11 953</b>			
	<b><u>Erläuterungen:</u></b>					

Die Überwachung des Marktes der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste entspricht von der Struktur und Zielrichtung den der Regulierungsbehörde mit der Marktüberwachung nach § 17 Abs. 2 bereits übertragenen Aufgaben. Durch die neue Aufgabe werden die im Rahmen der Marktüberwachung vorzunehmenden Maßnahmen erweitert, woraus der hier anzusetzende Erfüllungsaufwand resultiert.

Betroffen werden hier voraussichtlich 5 Unternehmen sein, die Fernverkehrsdienstleistungen in Deutschland anbieten.

Durch die Verknüpfung mit dem Verfahren der Marktüberwachung ergeben sich unter anderem aus der Heranziehung von vorhanden Instrumenten Synergien, die zur Minderung des Verwaltungsaufwandes genutzt werden können – z.B. dadurch dass die bereits vorhandenen Auswertungsinstrumente (Datenbank) nur angepasst und nicht neu errichtet werden muss. Andererseits kann vor diesem Hintergrund auch auf die Erfahrungen zum tatsächlichen Erfüllungsaufwand zurückgegriffen werden, die bei der Durchführung der Markterhebung bereits gemacht wurden. Dies betrifft sowohl die anfallenden Arbeitsschritte als auch deren Zuordnung zu den Laufbahngruppen.

Die jährliche Aufwand umfasst das Erstellen des Fragebogens, die Anpassung der Auswertungsdatenbank, das Nachhalten der Rücksendungen der Fragebögen, die Erfassung der Daten, deren Auswertung und Überführung in die zu erstellenden Berichte. Aus dem Verfahren der Marktüberwachung im Jahr 2017 hat sich gezeigt, dass bei gut der Hälfte der betroffenen Unternehmen die Bereitstellung der Daten im Wege des Verwaltungszwangs (Androhung und Festsetzung von Zwangsgeld) durchzusetzen ist. In einem 5-Jahreszeitraum ist zu erwarten, dass die Anforderung der Unterlagen auch in einem Rechtsstreit geführt werden muss. Für die Durchführung der Marktüberwachung des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrsmarktes ist mit einem jährlichen Aufwand von 226,8 Stunden zu rechnen, der sich zu 116 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €h), zu 73 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €h) und zu 37,8 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €h) verteilt.

	<p>Daraus ergibt sich folgender reiner jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> $(116 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (73 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (37,8 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 11\,953 \text{ €}$
--	---

<b>§ 36 Abs. 5 ERegG</b>	<b>Erstellung von Vorgaben der Bundesnetzagentur für ETCS-Trassenpreis-Differenzierung und Kontrolle der Einhaltung</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>1</b>	<b>1 570</b>	<b>73 538</b>		

	<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die Umsetzung der Änderung der Regelungen aus der Richtlinie 2016/2370 zum differenzierten Trassenpreissystems für Strecken, die für den Einsatz des europäischen Zugsicherungssystem (European-Train-Control-System (ETCS)) ertüchtigt sind, macht es vor dem Hintergrund der weiteren Förderung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen auf den ETCS-Standard erforderlich, dass die Bundesnetzagentur von der Möglichkeit Gebrauch macht, für dieses Differenzierungssystem einmalig Vorgaben zu machen. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist jährlich zu kontrollieren. Betroffen von der Festlegung ist in Deutschland nur ein Betreiber der Schienenwege, dessen Netz mit ETCS ertüchtigt ist.</p> <p>Für die Festsetzung der Vorgaben des differenzierten Trassenpreissystems ist einerseits die Durchführung eines Präsenztermins, inklusive dessen Vor- und Nachbearbeitung sowie der Erstellung eines Berichts hierzu, und andererseits die Durchführung eines Beschlusskammerverfahrens erforderlich. Letzteres beinhaltet die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligungsrechten, die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und das Verfassen des Beschlusses an. Auf allen Ebenen dieses Festlegungsverfahrens ist es erforderlich, dass die notwendigen Arbeiten von Beschäftigten mit ökonomischem und juristischem Hintergrund erbracht werden. Hierfür fallen insgesamt 1 236 Bearbeitungsstunden an, von denen 932 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), 252 h auf Beschäftigte des gehobenen</p>
--	--

	<p>Dienstes (43,40 €h) und 52 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €h) entfallen.</p> <p>Einmaliger reiner Erfüllungsaufwand:  <math>(932 \text{ h} \times 65,40 \text{ €h}) + (252 \text{ h} \times 43,40 \text{ €h}) + (52 \text{ h} \times 31,70 \text{ €h}) = 73\,538 \text{ €}</math></p> <p>Hinzu kommt der Erfüllungsaufwand für die jährliche Überwachung der von der Regulierungsbehörde gemachten Vorgaben. Die Prüfungen werden von Beschäftigten des höheren Dienstes (65,40 €h) wahrgenommen, die sowohl ökonomischen als auch juristischen Hintergrund haben müssen. Der anfallende Aufwand variiert in Abhängigkeit davon, ob bei der Prüfung Vorkommnisse festgestellt wurden, oder nicht. Werden keine Vorkommnisse festgestellt, wird die Prüfung jährlich 16 h in Anspruch nehmen; für die Prüfungen bei festgestellten Vorkommnissen, die ca. alle 10 Jahre zu erwarten sind, sind 80 h anzusetzen.</p> <p>Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:  <math>(16 \text{ h} \times 65,40 \text{ €h}) + (80 \text{ h} \times 0,1 \times 65,40 \text{ €h}) = 1\,570 \text{ €}</math></p>
--	---

<b>§ 66 Abs. 4 Nr. 9 und 10 ERegG</b>	<b>Prüfung hinsichtlich des Vorliegens von Diskriminierung beim Verkehrsmanagement und bei der Erneuerungs- und Instandhaltungsplanung</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>15</b>	<b>653 200</b>			
	<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Durch die neuen Nummern 9 und 10 in § 66 Abs. 4 ERegG wird der Regulierungsbehörde die Aufgabe übertragen, auf Antrag oder von Amts wegen Fällen von Diskriminierung beim Verkehrsmanagement und bei der Planung von Erneuerungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von Schienenwegen nachzugehen.</p>					



Die für die Prüfung von Diskriminierungsfällen notwendigen Maßnahmen der Regulierungsbehörde sind sehr vielschichtig. Typischerweise werden hierbei von den betroffenen Unternehmen Berichte, Beschreibungen interner Prozesse, Planungsunterlagen und verschiedene weitere Unterlagen angefordert, die dann zu prüfen sind. Hierzu sind Kenntnisse aus dem eisenbahntechnischen, juristischen und ökonomischen Bereich erforderlich, da es Prüfungen auf das Vorliegen von Diskriminierungen immer erforderlich machen, zu den durch den Betreiber der Schienenwege getroffenen Entscheidungen sowohl juristische, ökonomische und eisenbahntechnische Argumente zu bedenken. Nur anhand dieser alternativen Betrachtungen kann erlassen werden, ob der Betreiber der Schienenwege die für das oder die betroffenen Zugangsberechtigten hinnehmbare Entscheidung getroffen hat.

Dies zeigen die Erfahrungen zu vergleichbaren Verfahren beim Zugang zu Schienenwegen. Typischerweise können hierbei auch Vor-Ort-Ermittlungen und Beratungen mit anderen Akteuren (zum Beispiel dem Eisenbahn-Bundesamt) – erforderlich werden. Sollten Verstöße gegen das Diskriminierungsverbot festgestellt werden, würden die Unternehmen aufgefordert, diese abzustellen. Soweit die Unternehmen dieser Aufforderung nicht nachkommen, würde ein Verfahren vor der Beschlusskammer eingeleitet. Dieses umfasst unter anderem die schriftliche Verfahrensführung, die Gewährung von Beteiligtenrechten, die Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen und das Ausarbeiten der Beschlüsse. Bei der Schätzung ist auch zu berücksichtigen, dass gegen einige Beschlüsse der Beschlusskammer auch der hiergegen eröffnete Rechtsweg durchlaufen werden wird.

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

Bei den ermittelten Stundenwerten wurde berücksichtigt, dass diese nicht

	<p>gleichmäßig auf die 15 Fälle pro Jahr zu verteilen sind. Es wurde damit kalkuliert, dass nur gut die Hälfte der Fälle ein Beschlusskammerverfahren durchlaufen werden – und dass nur ein Fünftel der ursprünglichen 15 Fälle auch in einem Gerichtsverfahren münden. Hinzu kommt, dass den eingangs beschriebenen Verfahrensschritten unterschiedliche Bedarfe an Beschäftigten der unterschiedlichen Laufbahngruppen zugeordnet sind. Demzufolge ergibt sich folgende vereinfachte Berechnung des jährlichen zusätzlichen Erfüllungsaufwandes:</p> <p>Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:  <math>(7\,800\text{ h} \times 65,40\text{ €/h}) + (2\,589\text{ h} \times 43,40\text{ €/h}) + (969\text{ h} \times 31,70\text{ €/h}) = 653\,200\text{ €}</math></p>
--	---

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

<b>§ 75 Abs. 3a, 9, 11 ERegG</b>	<b>Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsbe- hörden bei grenzüberschrei- tenden Verkehrsdiensten</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>8</b>	<b>65 091</b>			
<p><b><u>Erläuterungen:</u></b></p> <p>Die Vorschriften in den neuen Absätzen 3a, 9 und 11 des § 75 ERegG regeln eine verstärkte Zusammenarbeit der europäischen Regulierungsbehörden bei Entscheidungen, die sich auf mindestens zwei Mitgliedstaaten auswirken. Hierzu sollen die Regulierungsbehörden bei den Verfahren verstärkt zusam-</p>						

menarbeiten (Abs. 3a). Die zu treffenden Entscheidungen sind zu koordinieren, um zu ermöglichen, dass sich die Entscheidungen in den betroffenen Mitgliedstaaten in gleicher Weise auswirken (Abs. 11). Die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten sollen sich hierzu zu gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren verständigen (Abs. 9).

Die gemeinsamen Verständigungen zu Grundsätzen und Verfahren existieren bereits über die verschiedenen Arbeitsgruppen von IRG Rail. Hierdurch entsteht zu Abs. 9 kein neuer Erfüllungsaufwand.

Neuen Regelungen zur Zusammenarbeit in den Absätzen 3a und 11 führen hingegen dazu, dass sich die Verfahrensführung bei der Regulierungsbehörde in den betroffenen Verfahren durch die Beteiligungen der anderen Regulierungsbehörden verändert. Für die Vorermittlungen durch die Eisenbahnabteilung ergeben sich – in geschätzten 8 Verfahren pro Jahr – vor allem durch die Information der anderen betroffenen Regulierungsbehörden, den notwendigen Austausch von Unterlagen und zusätzlichen Abstimmungsbedarf mit den anderen Regulierungsbehörden zusätzliche Arbeiten. Für die Beschlusskammerverfahren (3 pro Jahr) fällt ein zusätzlicher Aufwand für die Koordinierung der jeweiligen rechtlichen Positionen der beteiligten Regulierungsbehörden und die wechselseitige Teilnahme an Beteiligungsverfahren (zum Beispiel bei öffentlich mündlichen Verhandlungen) an. Darüber hinaus entsteht auch bei Rechtsstreiten (ein Verfahren alle 2 Jahre) in den betroffenen Verfahren dadurch zusätzlicher Aufwand, dass die abgestimmten gemeinsamen Positionen im Gerichtsverfahren mit besonderem Aufwand verteidigt werden müssen. Insgesamt fallen hierfür jährlich zusätzlich 1 124,4 h an, die sich zu 778 h auf Beschäftigte des höheren Dienstes (65,40 €/h), zu 276 h auf Beschäftigte des gehobenen Dienstes (43,40 €/h) und zu 70,4 h auf Beschäftigte des mittleren Dienstes (31,70 €/h) verteilen.

Jährlicher reiner Erfüllungsaufwand:

$(778 \text{ h} \times 65,40 \text{ €/h}) + (276 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) + (70,4 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) = 65\,091 \text{ €}$

§ 4 Absatz 8 AEG	Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (EdB) für Verspätungen über 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig		J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		49	66 011			

**Erläuterungen:**

In Umsetzung der Richtlinie 2016/2370 müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für Fälle einer größeren Störung Notfallpläne zur Erbringung von Hilfsleistungen für Fahrgäste nach Maßgabe der Regelungen des Art. 18 der Verordnung 1371/2007 EG aufstellen. Diese Pläne müssen, soweit Wechselwirkungen bestehen, zwischen den EVU miteinander abgestimmt werden.

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

Daraus ergeben sich jährlich folgende Prüfhandlungen des EBA:

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

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

Die dargestellten Prüfungen werden jeweils in einem jährlichen Intervall durchgeführt.

Transportleitungen sind hier die Dispositionsstellen für das ad hoc-Geschäft der Eisenbahnen, an denen auch die tatsächliche Umsetzung der in den Not-

fallplänen vorgesehenen Strategien und Maßnahmen erfolgt. Ihre Kernfunktion ist die Beobachtung des tatsächlichen Ablaufs der Reisekette. Informationen zu Unregelmäßigkeiten werden dort gebündelt und ausgewertet. So werden bei Zugausfällen oder –verspätungen Alternativfahrten gesucht und soweit erforderlich mit anderen Eisenbahnen abgestimmt. Die erforderlichen Informationen zu Unregelmäßigkeiten, Kompensationsmaßnahmen und anderen Leistungen im Rahmen der Notfallpläne werden von den Transportleitungen an den entsprechenden Stellen (Internet, Apps, Bahnhöfe) weitergeleitet und so den Fahrgästen bekannt gegeben.

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

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

Neben der systemischen Überwachung erfolgt noch eine anlassbezogene

	<p>Überwachung, wenn der Aufsichtsbehörde Missstände bei der Planumsetzung zur Kenntnis kommen. Diese anlassbezogene Überwachung erfolgt lediglich in den Transportleitungen, da ihr Ziel gerade die Überprüfung der dort erfolgenden praktischen Umsetzung der im Rahmen der systemischen Prüfung geprüften Notfallpläne ist. Es ist davon auszugehen, dass im Jahr etwa 10 anlassbezogene Überwachungen durchgeführt werden. In diesem Rahmen werden Beschwerden oder andere Hinweise auf Missstände geprüft und vor dem Hintergrund der so gewonnenen Erkenntnisse vor Ort in den betroffenen Transportleitungen Überprüfungen durchgeführt. Diese werden ablauftechnisch den systemischen Prüfungen weitestgehend entsprechen und auch einen vergleichbaren Zeitaufwand erfordern.</p> <p>Der für eine Prüfung anzusetzende Zeitbedarf beträgt damit schätzungsweise 8 Stunden zuzüglich Fahrzeit (3,5 oder 4,5 Stunden). Für die Vor- und Nachbereitung fallen schätzungsweise weitere 3,2 Stunden an.</p> <p>Die mit der Prüftätigkeit zusammenhängenden Aufgaben werden vom gehobenen Dienst ausgeführt. Insgesamt ergeben sich so jährlich zusätzlich 1.521 Stunden des gehobenen Dienstes.</p> <p>Unter Zugrundelegung eines Stundensatzes von (für den gehobenen Dienst; Personalkostentabelle aus November 2017: 43,40 €) ergeben sich jährliche Mehrkosten in Höhe von 66.011,40 €</p> <p>Einmaliger Mehraufwand fällt beim EBA nicht an.</p>
--	---

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

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

	unternehmen										
2.	Prüfung Transportleitungen	30	100%	30,0	8,00	3,3	2	678,0	240	918	jährlich
3.	Anlassbezogene Maßnahmen insbesondere Prüfung Transportleitungen	10	100%	10	8,00	3,3	2	226,0	80	306	jährlich
										1521	

### Legende

Wert = 8 Std.

Vor-/Nachbereitung= 8 Std.

Fahrzeit überörtlich= 4,5 Std.

Fahrzeit örtlich= 3,3 Std.

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

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

## Anlage 4 zur Begründung Allgemeiner Teil

### Erfüllungsaufwand für die Verwaltung,

**hier: Erfüllungsaufwand für die Länder**

#### Zusammenfassung:

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

#### Inhaltsübersicht

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

#### Im Einzelnen:

§ Abs. 8 AEG	Überwachung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der EVU (NE-Bahnen) für Verspätungen über 60 Minuten	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
			J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig	J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		<b>98</b>	<b>65 052</b>			
<p><b>Erläuterungen:</b></p> <p>In Umsetzung der Richtlinie 2016/2370 müssen EVU für Fälle einer größeren Störung Notfallpläne zur Erbringung von Hilfsleistungen für Fahrgäste nach Maßgabe der Regelungen des Art. 18 der Verordnung 1371/2007 EG aufstellen. Diese Pläne müssen, soweit Wechselwirkungen bestehen, zwischen den EVU miteinander abgestimmt werden.</p> <p>Die Aufgabe der Überwachung der Einhaltung der Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung/Abstimmung der Notfallpläne der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) für Verspätungen über 60 Minuten obliegen den jeweiligen Landes-</p>						



behörden gem. §§ 5 Abs. 1a Nr. 2, 5a Abs. 1 und 2 AEG. Zu überwachen sind 140 EVU (NE-Bahnen) sowie die jeweiligen regionalen Transportzentren.

Der konkret entstehende Mehraufwand wurde wie folgt abgeschätzt:

Folgende Prüfhandlungen sind durch die Länder durchzuführen:

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

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

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

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

Neben der systemischen Überwachung erfolgt noch eine anlassbezogene Überwachung, wenn der Aufsichtsbehörde Missstände bei der Planumsetzung zur Kenntnis

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

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

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

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

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

und für die Transportleitungen

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

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

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

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

Da die Stellenanteile über die Bundesländer verteilt sind und nicht bei einer Behörde anfallen, wird eine Sachkostenpauschale nicht angesetzt.

ENTWURF

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 4a)**

Umsetzung der neuen Definition der Änderungsrichtlinie.

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

##### **Zu Buchstabe b (§ 1 Absätze 22a-22d)**

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

Zu Absatz 22a:

Hauptinfrastrukturbetreiber ist die DB Netz AG, siehe Begründung zu § 2 Absatz 3 ERegG. Kleinere Abweichungen bei der 1:1-Umsetzung des Textes der Richtlinie, da die Verbindlichkeit von Vereinbarungen nach nationalem Recht ohnehin gegeben ist; sie bedarf daher keiner besonderen Regelung.

Zu Absatz 22b und 22c:

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

##### **Zu Buchstabe c (Absatz 25):**

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

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

**Zu Nummer 2 (§ 2)**

**Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 3)**

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

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

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

Zu aaa

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

Zu bbb

Rechtsbereinigung.

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

Zu ccc

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

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

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

Der Begriff „lokale Strecke“ wird bei der Umsetzung durch „örtliche Schienennetze“ ersetzt, um bei den bisherigen Begrifflichkeiten des ERegG zu bleiben. Die Einführung eines neuen Begriffs „lokal“ ist nicht zielführend. Die BNetzA geht in ihrer bisherigen Spruchpraxis zu den Befreiungen entsprechend den Regelungen im ERegG davon aus, dass nur ein Schienennetz im Sinne des § 2 Abs. 22 AEG befreit werden kann, niemals eine einzelne Strecke. Eine

Befreiungsmöglichkeit für einzelne Strecken ist auch weiterhin nicht sachgerecht, um sicherzustellen, dass keine isolierte Betrachtung von Teilen von Schienennetzen erfolgt.

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

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

*Zu Nummer 3 Buchstabe a*

Der „Schienengüterverkehrsbetreiber“ der Richtlinie ist ein EVU.

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

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

*Zu Nummer 3 Buchstabe b*

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

*Zu Nummer 3 letzter Halbsatz*

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

#### *Zu Nummer 4*

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

#### **Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 4)**

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

#### **Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 7)**

##### **Zu Buchstabe c aa**

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

##### **Zu Buchstabe c bb aaa**

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

##### **Zu Buchstabe c bb bbb**

Folgeänderung zu c bb aaa.

#### **Zu Nummern 3 und 4 (§§ 8-8e)**

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

#### **Zu Nummer 3 (§ 8)**

Grundlegende Regelung zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege, insbesondere von EVU. Neu ist der Begriff des vertikal integrierten Unternehmens (definiert in § 1 Abs.

22a ERegG neu). Für solche Unternehmen, in Deutschland insbesondere den Deutsche Bahn Konzern, gelten teilweise besondere Regelungen.

#### *Zu Absatz 1*

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

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

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

#### *Zu Absatz 1 Satz 3*

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

#### *Zu Absatz 1 Satz 4 bis 6*

Die letzten beiden Sätze des Absatzes beziehen sich auf die Regelungen nach Satz 3. Die Regelungen werden aus dem bisherigen ERegG weitergeführt, obwohl die Richtlinie keine exakte Entsprechung zu ihrem Regelungsgehalt hat. Aus Gründen der Transparenz und Prüfbarkeit, die die Richtlinie auch bezweckt, werden die Regelungen als Abrundung der Vorgaben weitergeführt.

§ 70 stellt die Befugnisse der Regulierungsbehörde dar.

#### *Zu Absatz 2*

Regelung der rechtlichen Selbständigkeit der Betreiber der Schienenwege.

#### *Zu Absatz 3*



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

*Zu Absatz 4*

Sicherstellung der Unabhängigkeit von verantwortlichen Personen im Hinblick auf die wesentlichen Funktionen durch Regelungen zur leistungsbezogenen Vergütung und Bonuszahlungen. Die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems im Sinne des Satzes 2 darf nicht nur anhand der unternehmenseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bemessen werden. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen, die die Gesamtleistung unter Beachtung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Eisenbahninfrastrukturen nutzen, berücksichtigt. Anderenfalls könnten über dieses Instrument Anreize gesetzt werden, die eine Bevorzugung der konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen begünstigen würden.

*Zu Absatz 5*

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

*Zu Absatz 6*

Umsetzung von Erwägungsgrund 8 der RL 2016/2370, Satz 1. Die Verpflichtung soll durchweg und nicht nur im Regelfall gelten, daher „müssen“.

*Zu Absatz 7*

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

*Zu Absatz 8*

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

## **Zu Nummer 4 (§§ 8a-8e)**

### **Zu § 8a**

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

#### *Zu Absatz 1*

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

#### *Zu Absatz 2*

Entspricht unverändert § 8 Absatz 2 ERegG bisherige Fassung.

#### *Zu Absatz 3*

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

Der durch Nummer 3 untersagte Fall ergibt sich bei beruflichen Veränderungen von Mitarbeitern. Er liegt insbesondere vor, wenn die Person, die zukünftig wesentliche Entscheidungen beim Betreiber der Schienenwege treffen soll, vorher bei einem EVU war. Ein Interessenkonflikt im Sinne von Nummer 3 kann auch bei einem anstehenden Wechsel vom Betreiber der Schienenwege zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vorliegen.

### **Zu § 8b**

#### *Zu Absatz 1 Satz 1*

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

Ziel der Vorschrift ist es, Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Diskriminierungen in Folge dieser Behinderungen zu schützen.

Zur Abgrenzung der Aufgaben von EBA und BNetzA siehe oben Begründung zu Nummern 3 und 4 (Allgemein).

*Zu Absatz 1 Satz 2:*

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

*Zu Absatz 2:*

Umsetzung von Erwägungsgrund 11 der Richtlinie.

*Zu Absatz 3*

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

*Zu Absatz 4*

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

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

***Zu § 8c***

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

*Zu Absatz 1*

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

*Zu Absatz 2*

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

*Zu § 8d*

Die Vorschrift regelt die finanzielle Transparenz hinsichtlich der Verwendung der Einnahmen des Betreibers der Schienenwege, insbesondere in Bezug auf die Verwendung öffentlicher Gelder.

*Zu Absatz 1*

Die Möglichkeiten der Verwendung der Einnahmen werden auf die genannten Fälle beschränkt.

*Zu Absatz 2*

In Satz 1 wird Erwägungsgrund 18 umgesetzt, der eine Präzisierung im Vergleich zu Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 der RL vornimmt. Absatz 2 etabliert den in Deutschland für den DB AG Konzern schon bislang praktizierten Finanzkreislauf nun auf Gesetzesebene.

*Zu Absatz 3*

Umsetzung Erwägungsgrund 18 weiter.

Auch nach der Neuregelung ist unverändert möglich, dass ein Betreiber der Schienenwege innerhalb eines vertikal integrierten Konzerns seine Gewinne zunächst an die Konzernmutter

weiterleitet und diese die Gewinne dann als Dividende an den staatlichen Eigentümer der Konzernmutter auszahlt. Entscheidend ist, dass keine Gewinne der Netzbetreibers zur Verfügung stehen dürfen, um die anderen Teile des vertikal integrierten Unternehmens mitzufinanzieren. Dies ist durch die Neuregelung gesetzlich ausgeschlossen.

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

*Zu Absatz 4 und 5*

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

*Zu Absatz 6*

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

*Zu Absatz 7*

Übergangsregelung für Altfälle der Darlehensvergabe nach Absatz 6.

*Zu Absatz 8*

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

*Zu Absatz 9*

Regelung zur getrennten Ausweisung und Begleichung von Verbindlichkeiten des Betreibers der Schienenwege zur Gewährleistung von höchstmöglicher Transparenz. Zugleich wird den in Deutschland bestehenden Verhältnissen Rechnung getragen und Flexibilität gewährleistet,

indem die Begleichung selbst auch durch eine andere Einheit als den Schuldner selbst erfolgen kann.

*Zu Absatz 10*

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

*Zu Absatz 11*

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

**Zu § 8e**

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

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

**Zu Nummer 5 (§ 9)**

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

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

*Zu Absatz 1*

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

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

*Zu Absatz 2*

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

#### *Zu Absatz 3*

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

#### **Zu Nummer 6 (§ 10)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 10 Absatz 2)**

Der freie Marktzugang für Erbringer von Personenverkehrsdiensten wird geregelt. Dieser war bislang für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland nur für grenzüberschreitende Verkehre vorgesehen.

##### **Zu Buchstabe b (§ 10 Absatz 3)**

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

##### **Zu Buchstabe c (§ 10 Absatz 3 neu)**

Folgeänderung zu b.

##### **Zu Buchstabe d (§ 10 Absatz 4 (neu))**

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

##### **Zu Buchstabe e (§ 10 Absatz 5 und 6 (alt))**

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

#### **Zu Nummer 7**

##### **Zu Buchstabe a und b**

Redaktionelle Folgeänderungen zu dem mit Buchstabe c angefügten Buchstaben i.

### **Zu Buchstabe c**

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

### **Zu Nummer 8 (§ 36 Absatz 5)**

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

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

Eine Differenzierung ist faktisch als Bonus-Malus-System auszugestalten. Eine solche Differenzierung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt steigen. Durch die Regelung „Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Differenzierung der Weegeentgelte nicht für in der Verordnung (EU) 2016/919 angegebene Schienenstrecken gilt, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.“ kann ein Mitgliedstaat ausschließen, einen Bonus dann einzuräumen, wenn ein ETCS-ausgerüsteter Zug auf einer solchen Strecke fährt und damit trotz der entsprechenden Investitionen eine Minderung der Erlöse auf dieser Strecken eintreten würde.

Satz 6 gibt der Bundesnetzagentur die Befugnis, dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben über das Ob und das Wie der Differenzierung zu machen, um auf für den gesamten Eisenbahnsektor sinnvolle und förderliche Regelungen hinzuwirken.

### **Zu Nummer 9 (§ 42 Absatz 6)**

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

### **Zu Nummer 10 (§ 61 Absatz 3)**



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

#### **Zu Nummer 11 (§ 62 Absatz 1)**

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

Die neuen Sätze 5 und 6 ergänzen diese Vorgabe der Richtlinie, indem sie die Kooperationsverpflichtung auch auf die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Betreibern von Schienennetzen im Inland beziehen. Die Ergänzung ist sinnvoll und geboten, da Reibungsverluste und Abstimmung sowohl auf nationaler Ebene als auch bei grenzüberschreitenden Sachverhalten gleichermaßen vermieden werden müssen.

#### **Zu Nummer 12 (§ 66 Absatz 4)**

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

#### **Zu Buchstabe a (§ 66 Absatz 4 Nummer 8)**

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

#### **Zu Buchstabe b (§ 66 Absatz 4 Nummern 9 bis 12 (neu))**

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

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

#### *Zu Nummer 10*

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

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

*Zu Nummer 11*

Konkretisierung des allgemeinen Begriffs des Interessenkonfliktes.

*Zu Nummer 12*

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

**Zu Nummer 13 (§ 70)**

**Zu Buchstabe a (§ 70 Absatz 1)**

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

Durch die neu in den §§ 8 - 8d eingeführten Regeln werden verschiedene Regelungen für Betreiber der Schienenwege getroffen, deren Nichteinhaltung nicht und nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen erkannt und dann im Beschwerdeverfahren angegriffen werden könnte. Teilweise sind diese Regelungen dem bisherigen § 8 ERegG entnommen (z.B. die zukünftigen §§ 8a Abs. 1 und 2) und waren somit nach bisherigem Recht bereits der Überwachung durch die Regulierungsbehörde unterworfen. Verstöße gegen die Einhaltung der neuen Regelungen zur organisatorischen und personellen Unabhängigkeit (im neuen § 8a Abs. 3), zur Verhinderung von Interessenkonflikten (§ 8b Abs. 1 S. 2) und zur Gleichbehandlung beim Informationszugang (§ 8b Abs. 1 S. 3) können nicht durch Beschwerden der Kunden der Betreiber der Schienenwege begegnet werden, weil diese hierzu Kenntnisse über interne Prozesse der Betreiber der Schienenwege benötigten, die externen Unternehmen nicht zur Verfügung gestellt werden. Eine wirksame Kontrolle ist hinge-

gen durch die Regulierungsbehörde zu gewährleisten, weil diese durch die Befugnisse aus § 67 Abs. 4 ERegG die für den Nachweis der Verstöße notwendigen Informationen vom Betreiber der Schienenwege erlangen kann. Gleiches gilt für die Kontrolle hinsichtlich von Interessenkonflikten nach § 8c Abs. 1 und Diskriminierungskontrolle von Kooperationsverträgen hinsichtlich der Diskriminierungsfreiheit nach § 8c Abs. 2, da auch in diesen Fällen die notwendigen Informationen außenstehenden Unternehmen nicht zugänglich sind.

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

Satz 2 enthält eine Klarstellung zu vertikal integrierten Unternehmen.

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

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

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

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Buchstabe d (§ 70 Absatz 5 (neu))**

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

**Zu Nummer 14 (§ 75)**

**Zu Buchstabe a (§ 75 Absatz 3a)**

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

**Zu Buchstabe b (§ 75 Absatz 9)**

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

**Zu Buchstabe c (§ 75 Absatz 11 (neu))**

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

**Zu Buchstabe d (§ 75 Absatz 12 (neu))**

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

**Zu Buchstabe e (§ 75 Absatz 12)**

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

**Zu Nummer 15 (Anlage 1 (zu § 1 Absatz 5))**

Die Streichung in Anlage 1 dient der Rechtsbereinigung.

Bei der ursprünglichen Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU wurde bei der Umsetzung von Anhang 1 Nummer 2 in Anlage 1 Nummer 2 ERegG der Richtlinie der Satzteil „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“ nicht in die Auflistung aufgenommen, um eine klare Abgrenzung zwischen Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen zu erhalten, damit eindeutig ist, welche Vorschriften Anwendung finden. Denn Personenbahnhöfe sind Serviceeinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nummer 2 a ERegG.

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

**Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**

## **Zu Nummer 1 (§ 2)**

### **Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 7)**

Bislang war in der Definition die Rede von Schienenwegen, da in der Vorversion der RL von „Fahrweg“ die Rede war. Jedoch ist Eisenbahnstruktur i.S.d. RL (wie aktuelle Fassung der Nr. 2) eine Eisenbahnanlage nach Anlage 1 ERegG. Durch die Eingrenzung „Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Netzes“ wird deutlich, dass tatsächlich das Schienennetz gemeint ist und nicht etwa Serviceeinrichtungen, die ja ihrerseits ggf. von anderen Betreibern, den Betreibern der Serviceeinrichtungen, betrieben werden. Zuständig ist der Betreiber der Schienenwege nur für die Eisenbahnanlagen, die er tatsächlich verwaltet. Die bestehende tatsächliche Zuordnung von Anlagen zum Zuständigkeitsbereich entweder des Betreibers der Schienenwege oder aber des Betreibers einer Serviceeinrichtung wird weder durch diese Vorschrift noch durch Anlage 1 verändert.

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

Umsetzung der neuen Definitionen der Änderungsrichtlinie.

#### *Zu Absatz 7a (neu)*

In der Definition wird der Begriff der Planung verwendet. Planung im Sinne dieses Gesetzes umfasst die systematische Vorbereitung aller Maßnahmen, die auf den Ausbau, die Instandhaltung, die Erneuerung und die von Eisenbahnanlagen gerichtet sind. Die Ergänzung „darauf bezogene“ stellt klar, dass nur die mit dem Ausbau verbundenen Pläne, Planungen und Baumaßnahmen umfasst sind.

Aus den Erwägungsgründen der Richtlinie 2016/2370/EU (Nr. 13) geht hervor, dass die Regulierungsstellen zur Überwachung der dort aufgeführten Aufgaben zuständig sein sollten, weil sie sicherstellen sollen, dass die Infrastrukturbetreiber bei der Ausübung der Aufgaben nicht diskriminieren. Dieser Ansatz wird in Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe i der durch die Richtlinie 2016/2370/EU geänderten Richtlinie 2012/34/EU umgesetzt. Bereits im Stadium der Planung von Vorhaben, durch die der reguläre Betrieb auf einer Eisenbahnstrecke beeinträchtigt wird, besteht die Möglichkeit von Diskriminierungen der Zugangsberechtigten.

#### *Zu Absatz 7b (neu)*

Verkehrsmanagement (Verkehrsdurchführung) ist das tatsächliche Zurverfügungstellen der Schienenwege zur Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem der Betreiber der Schienenwege die nötigen Fahrstraßen einstellt, die Leit- und Sicherungstechnik bedient,

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

Artikel 3 Nummer 2b der Richtlinie 2016/2370/EU benennt das Verkehrsmanagement als eines der drei Aufgabenfelder beim „Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“. Aus der dort aufgeführte Reihung der Begriffe – „Zugtrassenzuweisung“ (Planungsphase); „Verkehrsmanagement“ (tatsächliche Durchführung der Zugtrasse als Zugfahrt) und „Erhebung von Weagentgelten“ (Abrechnung) – geht hervor, dass es der Richtlinie 2016/2370/EU beim Begriff des „Verkehrsmanagement“ vom Sinn her um die eisenbahnbetriebliche Durchführung der geplanten Zugtrassen geht. Der Begriff des Verkehrsmanagement entspricht daher im Wesentlichen dem in Deutschland verbreiteten Begriff der „Verkehrsdurchführung“. Hiervon umfasst ist das tatsächliche Zurverfügungstellen der Schienenwege zur Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem der Betreiber der Schienenwege die nötigen Fahrstraßen einstellt, die Leit- und Sicherungstechnik bedient, auf unvorhergesehene Zwischenfälle, die zu Abweichungen der Verkehrsdurchführung vom Plansoll des Fahrplans führen, mittels dispositiver Maßnahmen reagiert und bei Störungen/Ausfällen der Eisenbahnanlagen oder Serviceeinrichtungen geeignete Maßnahmen im Rahmen eines Störungsmanagements ergreift. Soweit für die Zugtrassenzuweisung aufgrund der betrieblichen Gegebenheiten die Zusammenarbeit mit einem Betreiber einer Serviceeinrichtung erforderlich ist (z.B. weil das Hauptsignal in den Ein- bzw. Ausfahrgleisen der Serviceeinrichtung steht), gilt die Pflicht zur Zusammenarbeit nach § 47 Abs. 9 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

*Zu Absatz 7c (neu)*

Die durch die Richtlinie Artikel 56 Absatz 1 h der Richtlinie 2016/2370/EU neu eingeführten Begriffe der geplanten und ungeplanten Instandhaltung sind bisher nach deutschem Recht

nicht definiert. Bisher zog man hierzu in der Praxis die Definition des Begriffs der „Instandhaltung“ aus der DIN-Richtlinie DIN 31051:2003 06 heran. Demnach umfasst die Instandhaltung die Bereiche Wartung, Inspektion, Instandsetzung sowie Verbesserung. Die Wartung beinhaltet dabei die regelmäßige Pflege von einzelnen Teilen, um eine Abnutzung zu vermeiden. Unter Inspektion wird sowohl die Feststellung als auch die Beurteilung des Ist-Zustandes verstanden. Die Instandsetzung dient der Wiederherstellung eines funktionsfähigen Zustands und die Verbesserung ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen zur Steigerung der Funktionssicherheit, ohne die Funktion zu ändern.

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

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

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

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

*Zu Absatz 7d und 7e (neu)*

Die Begriffe „Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur“ und „Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur“ sind neu. Diese Sachverhalte haben mit bislang schon gebräuchlichen Sachverhalt der „Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur“ gemein, dass mit der Ausführung der Arbeiten die Kapazität des Schienenwegs eingeschränkt wird. Daher sind auch diese Arbeiten im Rahmen des § 61 ERegG wie Instandhaltungsarbeiten zu berücksichtigen.

**Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 23 (neu))**

Umsetzung der neuen Definition der Änderungsrichtlinie.

**Zu Nummer 2 (§ 4)**

**Zu a (Überschrift)**

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

**Zu b (Absatz 8 (neu))**

In Umsetzung von 13 a Absatz 3 der Richtlinie müssen EVU Notfallpläne für die Hilfeleistungen für Fahrgäste nach Artikel 18 der Fahrgastrechteverordnung erstellen. Eine Abstimmung der Notfallpläne verschiedener EVU kann bei Wechselwirkungen der Pläne erforderlich sein. Die Pläne sind aktuell zu halten, auch bezüglich der Abstimmung mit anderen EVU.

**Zu Nummer 3 (§ 6b)**

**Zu a (Absatz 2)**

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

**Zu b (Absatz 3)**

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



**Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

ENTWURF

RL	K	Ar	B	Ab	B	S	B	Nr.	B	Gesetz	§	B	Ab	B	S	B	Nr.	Umsetzung; Änderungs-RL
2012/34/EU	I	1		1			a			ERegG	1		1				1	
2012/34/EU	I	1		1			a			ERegG	1		1				2	
2012/34/EU	I	1		1			b			AEG	6		ff					
2012/34/EU	I	1		1			c			ERegG	1		1				3	
2012/34/EU	I	1		2						ERegG	1		2					
2012/34/EU	I	2		1		1				ERegG	2		1					
2012/34/EU	I	2		1		2				ERegG	2		2					
2012/34/EU	I	2		2			a											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			b											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			c											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		2			d			AEG	6		1		2			
2012/34/EU	I	2		3			a			ERegG	2		3				1	
2012/34/EU	I	2		3			a			ERegG	2		3				2a	
2012/34/EU	I	2		3			b			ERegG	2		3				2b	
2012/34/EU	I	2		3			c			ERegG	2		3				2c	
2012/34/EU	I	2		3			d			ERegG	15							
2012/34/EU	I	2		3	a					ERegG	2		3				3	4. EP
2012/34/EU	I	2		3	b					ERegG	2		3				4	4. EP
2012/34/EU	I	2		4						ERegG	2		7					
2012/34/EU	I	2		5														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		6														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		7														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		8														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		8	a													4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	2		9														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		10														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	2		11						ERegG	2		8					
2012/34/EU	I	2		12														4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	2		13														4. EP -keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	I	3						1		AEG	2		3					
2012/34/EU	I	3						2		AEG	2		7					
2012/34/EU	I	3					a			AEG			7a					4. EP
2012/34/EU	I	3					a			AEG	2		7a					4. EP
2012/34/EU	I	3					b			AEG	2		7b					4. EP
2012/34/EU	I	3					c			AEG	2		7c					4. EP
2012/34/EU	I	3					d			AEG	2		7d					4. EP
2012/34/EU	I	3					e			AEG	2		7e					4. EP
2012/34/EU	I	3					f			ERegG	1		4a					4. EP
2012/34/EU	I	3						3		ERegG	1		5					
2012/34/EU	I	3						3		ERegG	A 1							
2012/34/EU	I	3						4		AEG	2		4					
2012/34/EU	I	3						5		AEG	2		5					
2012/34/EU	I	3						6		AEG	2		16					
2012/34/EU	I	3						7		AEG	2		18					
2012/34/EU	I	3						8										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	3						9		ERegG	1		6					
2012/34/EU	I	3						10		ERegG	1		7					
2012/34/EU	I	3						11		AEG	2		9					
2012/34/EU	I	3						12		AEG	2		11					
2012/34/EU	I	3						13		ERegG	1		8					
2012/34/EU	I	3						14		AEG	2		21					
2012/34/EU	I	3						15										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	3						16										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	I	3						17		ERegG	1		9					
2012/34/EU	I	3						18		ERegG	1		10					
2012/34/EU	I	3						19		ERegG	1		12					
2012/34/EU	I	3						20		ERegG	1		13					
2012/34/EU	I	3						21		ERegG	1		14					
2012/34/EU	I	3						22		ERegG	1		15					
2012/34/EU	I	3						23		ERegG	1		16					
2012/34/EU	I	3						24		ERegG	1		17					
2012/34/EU	I	3						25		AEG	2		22					
2012/34/EU	I	3						26		ERegG	1		18					
2012/34/EU	I	3						27		ERegG	1		20					
2012/34/EU	I	3						28		ERegG	1		21					
2012/34/EU	I	3						29		AEG	2		10					
2012/34/EU	I	3						30		ERegG	1		22					

2012/34/EU	I	3					31	a	ERegG	1		25				1	4. EP
2012/34/EU	I	3					31	b	ERegG	1		25				2	4. EP
2012/34/EU	I	3					31	c	ERegG	1		25				3	4. EP
2012/34/EU	I	3					31		ERegG	1		25					4. EP
2012/34/EU	I	3					32		ERegG	1		22	a				4. EP
2012/34/EU	I	3					33		ERegG	1		22	b				4. EP
2012/34/EU	I	3					34		ERegG	1		22	c				4. EP
2012/34/EU	I	3					35		AEG	2		23					4. EP
2012/34/EU	I	3					36		ERegG	1		22	d				4. EP
2012/34/EU	II	4		1					ERegG	5							
2012/34/EU	II	4		2					ERegG	8	a	2					zuvor § 8 Absatz 2
2012/34/EU	II	5		1		1											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		1		2			ERegG	6							
2012/34/EU	II	5		2													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3				a									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3				b									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3				c									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3				d									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		3				e									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	5		4													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	6		1		1			ERegG	7		1					
2012/34/EU	II	6		1		1			ERegG	7		2					
2012/34/EU	II	6		1		2			ERegG	7		3					
2012/34/EU	II	6		2													4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	6		3					ERegG	7		4					
2012/34/EU	II	6		4					ERegG	7		5					
2012/34/EU	II	7		1		1			AEG	2		7					4. EP
2012/34/EU	II	7		1		2			ERegG	8		1		1			4. EP
2012/34/EU	II	7		1		3			ERegG	8		1		2			4. EBP
2012/34/EU	II	7		1		3			ERegG	8		1		3			4. EP
2012/34/EU	II	7		2					ERegG	8		2					4. EP
2012/34/EU	II	7		3				a	ERegG	8		3				1	4. EP
2012/34/EU	II	7		3				b	ERegG	8		3				2	4. EP
2012/34/EU	II	7		3				c	ERegG	8		3				3	4. EP
2012/34/EU	II	7		3				d	ERegG	8		3				4	4. EP
2012/34/EU	II	7		4		1			ERegG	8		4		1			4. EP
2012/34/EU	II	7		4		2			ERegG	8		4		2			4. EP
2012/34/EU	II	7		5		1			ERegG	8		5		1			4. EP
2012/34/EU	II	7		5		2			ERegG	8		5		2			4. EP
2012/34/EU	II	7		6					ERegG	8		7					4. EP
2012/34/EU	II	7	a	1					ERegG	8	a	1					4. EP
2012/34/EU	II	7	a	2			a		ERegG	8	a	3				1	4. EP
2012/34/EU	II	7	a	2			b		ERegG	8	a	3				2	4. EP
2012/34/EU	II	7	a	2			c		ERegG	8	a	3				3	4. EP
2012/34/EU	II	7	a	2					ERegG	8	a	3					4. EP
2012/34/EU	II	7	a	3													4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	a	4													4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	b	1					ERegG	8	b	1					4. EP
2012/34/EU	II	7	b	2					ERegG	8	b	3					4. EP
2012/34/EU	II	7	b	3					ERegG	8	b	4					4. EP
2012/34/EU	II	7	c	1		3			ERegG	8	c	1		2			4. EP
2012/34/EU	II	7	c	1				a									4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	c	1				b	ERegG	8	c	1		1			4. EP
2012/34/EU	II	7	c	2													4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	c	3													4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	c	4		1			ERegG	8	c	2		1			4. EP
2012/34/EU	II	7	c	4		2			ERegG	8	c	2		3			4. EP
2012/34/EU	II	7	d	1		1			ERegG	8	d	1					4. EP
2012/34/EU	II	7	d	1		2			ERegG	8	d	2					4. EP - Mit der präziseren Formulierung der Erwägungsgründe (EW 18) umgesetzt.
2012/34/EU	II	7	d	1		2			ERegG	8	d	3					4. EP - Mit der präziseren Formulierung der Erwägungsgründe (EW 18) umgesetzt.

2012/34/EU	II	7	d	2					ERegG	8	d	4						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	3					ERegG	8	d	5						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	4					ERegG	8	d	6						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	5					ERegG	8	d	7						4. EP - mit notwendiger Ergänzung (Klarstellung)
2012/34/EU	II	7	d	6					ERegG	8	d	8						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	7					ERegG	8	d	9						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	8					ERegG	8	d	10						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	9					ERegG	8	d	11						4. EP
2012/34/EU	II	7	d	10														4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	7	e	1		1			ERegG	8	e			1				
2012/34/EU	II	7	e			1			ERegG	9		1						4. EP
2012/34/EU	II	7	e			2			ERegG	9		1						4. EP
2012/34/EU	II	7	e			3			ERegG	9		1						
2012/34/EU	II	7	e			4	a		ERegG	9		2	a					4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	b		ERegG	9		2	b					4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	c		ERegG	9		2	c					4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	d		ERegG	9		2	d					4. EP
2012/34/EU	II	7	e			4	e		ERegG	9		2	e					4. EP
2012/34/EU	II	7	e			5			ERegG	9		3		1				4. EP
2012/34/EU	II	7	e			6			ERegG	9		3		2				4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		a	ERegG	8	e			2	a			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		b	ERegG	8	e			2	b			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		c	ERegG	8	e			2	c			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		d	ERegG	8	e			2	d			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		e	ERegG	8	e			2	e			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		f	ERegG	8	e			2	f			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		1		g	ERegG	8	e			2	g			4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		2			ERegG	8	e			3				4. EP
2012/34/EU	II	7	f	1		3			ERegG	8	e			4				4. EP
2012/34/EU	II	7	f	2														4. EP - keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	II	8		1					BSWAG	3		1						
2012/34/EU	II	8		1					BSWAG	4		1						
2012/34/EU	II	8		2					BSWAG	8		1						
2012/34/EU	II	8		3					ERegG	9		1						
2012/34/EU	II	8		4					ERegG	31		2						
2012/34/EU	II	9		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	9		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	9		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	10		1	a													4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	10		1					ERegG	10		1						
2012/34/EU	II	10		2		1			ERegG	10		2		1				4. EP
2012/34/EU	II	10		2		2			ERegG	10		2		2				4. EP
2012/34/EU	II	11	.	1														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2		a												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2		b												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2		c												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	2		d												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	a											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	b											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	c											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		1	d											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	3		2												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		1												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		2												4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	4		3			ERegG	10		4						4. EP
2012/34/EU	II	11	.	4		4			ERegG	10		4						4. EP
2012/34/EU	II	11	.	5														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	.	6														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	a				1											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	11	a				2											4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		1														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		2														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		4														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	12		5														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	13	a	1														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	13	a	2														4. EP - keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	13	a	3					AEG	4		8						4. EP

2012/34/EU	II	13		1						ERegG	11		1						
2012/34/EU	II	13		2						ERegG	11		2						
2012/34/EU	II	13		3		1				ERegG	12		1		1				
2012/34/EU	II	13		3		2				ERegG	12		1		2				
2012/34/EU	II	13		3		3				ERegG	12		2						
2012/34/EU	II	13		3		4				ERegG	12		3						
2012/34/EU	II	13		4		1				ERegG	13		1						
2012/34/EU	II	13		4		2				ERegG	13		3						
2012/34/EU	II	13		4		3				ERegG	13		6						
2012/34/EU	II	13		4		4				ERegG	13		4						
2012/34/EU	II	13		5		1				ERegG	13		2		1				
2012/34/EU	II	13		5		2				ERegG	13		5						
2012/34/EU	II	13		6						AEG	11		1		5				
2012/34/EU	II	13		7						ERegG	14		1						
2012/34/EU	II	13		8						ERegG	14		2						
2012/34/EU	II	13		9						ERegG	11		3						
2012/34/EU	II	13		9						ERegG	16								
2012/34/EU	II	14		1															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		2															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		3															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		4															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	14		5															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		1															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		2															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	II	15		3						ERegG	17		2						
2012/34/EU	II	15		4		a				ERegG	17		3					1	
2012/34/EU	II	15		4		b				ERegG	17		3					2	
2012/34/EU	II	15		4		c				ERegG	17		3					3	
2012/34/EU	II	15		4		d				ERegG	17		3					4	
2012/34/EU	II	15		4		e				ERegG	17		3					5	
2012/34/EU	II	15		4		f				ERegG	17		3					6	
2012/34/EU	II	15		4		g				ERegG									keine Umsetzung erf. Aufgabe d. Kom.
2012/34/EU	II	15		4						ERegG	17		3						
2012/34/EU	II	15		5						ERegG	17		5						
2012/34/EU	II	15		6						ERegG	17		6						
2012/34/EU	III	16								AEG	5		1a						
2012/34/EU	III	17		1						AEG	6		3						
2012/34/EU	III	17		2						AEG	6	g	1						
2012/34/EU	III	17		2						AEG	6		2						
2012/34/EU	III	17		3						AEG	6		2						
2012/34/EU	III	17		4		1				AEG	6		1						
2012/34/EU	III	17		4		2				AEG	6		6						
2012/34/EU	III	17		5						AEG	6	i							
2012/34/EU	III	18								AEG	6	a							
2012/34/EU	III	19				a				AEG	6	b	2						
2012/34/EU	III	19				b				AEG	6	c	3						
2012/34/EU	III	19				c				AEG	6	b	2						
2012/34/EU	III	19				d				AEG	6	b	2						
2012/34/EU	III	19				e				AEG	6	b	2				4		4. EP
2012/34/EU	III	19				e				AEG	6	b	3				4		4. EP
2012/34/EU	III	19								AEG	6	b	1						
2012/34/EU	III	20		1						AEG	6	c	1						
2012/34/EU	III	20		2						AEG	6	c	2						
2012/34/EU	III	20		2						AEG	A 2								
2012/34/EU	III	20		3						AEG	6	c	3						
2012/34/EU	III	20		4						AEG	6	c	4						
2012/34/EU	III	20		5						AEG	6	i							
2012/34/EU	III	21								AEG	6	d	1						
2012/34/EU	III	22								AEG	14		1						
2012/34/EU	III	23		1						AEG	6	f	1						
2012/34/EU	III	23		2						AEG	6	f	3						
2012/34/EU	III	23		3															Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	III	24		1						AEG	6	g	1						
2012/34/EU	III	24		2						AEG	6	g	2						
2012/34/EU	III	24		3						AEG	6	g	3						
2012/34/EU	III	24		4						AEG	6	g	4						
2012/34/EU	III	24		5						AEG	6	g	5						
2012/34/EU	III	24		6						AEG	6	g	6						
2012/34/EU	III	24		7						AEG	6	g	7						
2012/34/EU	III	24		8						AEG	6	h							



2012/34/EU	IV	33		1					ERegG	38	1								
2012/34/EU	IV	33		2					ERegG	38	2								
2012/34/EU	IV	33		3					ERegG	38	3								
2012/34/EU	IV	33		4					ERegG	38	4								
2012/34/EU	IV	33		5					ERegG	38	5								
2012/34/EU	IV	34		1															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		2															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		3															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	34		4															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	35		1					ERegG	39	2								
2012/34/EU	IV	35		2					ERegG	39	3								
2012/34/EU	IV	35		3					ERegG	39	5								
2012/34/EU	IV	36				1			ERegG	40	1		1						
2012/34/EU	IV	36				2			ERegG	40	1		2						
2012/34/EU	IV	36				3			ERegG	40	1		3						
2012/34/EU	IV	36				4			ERegG	40	1		4						
2012/34/EU	IV	36				5			ERegG	66	4								
2012/34/EU	IV	36				6			ERegG	40	1		1						
2012/34/EU	IV	36				7			ERegG	40	2								
2012/34/EU	IV	37		1					ERegG	41	1								
2012/34/EU	IV	37		2					ERegG	41	2								
2012/34/EU	IV	38		1		1			ERegG	42	1		1						
2012/34/EU	IV	38		1		2			ERegG	42	1		2						
2012/34/EU	IV	38		1		3			ERegG	42	2								
2012/34/EU	IV	38		1		4			ERegG	42	3								
2012/34/EU	IV	38		2		1			ERegG	42	4								
2012/34/EU	IV	38		2		2			ERegG	42	5								
2012/34/EU	IV	38		3															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	38		4					ERegG	42	6								4. EP
2012/34/EU	IV	39		1		1													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	39		1		2													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	39		1		3			ERegG	52	1								
2012/34/EU	IV	39		1		4			ERegG	52	7								
2012/34/EU	IV	39		2					ERegG	4	1								
2012/34/EU	IV	40		1		1			ERegG	47	1		1						
2012/34/EU	IV	40		1		1			ERegG	47	1		2						
2012/34/EU	IV	40		1		2			ERegG	47	1		3						
2012/34/EU	IV	40		1		3			ERegG	47	2		1						
2012/34/EU	IV	40		1		4			ERegG	47	2		2						
2012/34/EU	IV	40		1		5			ERegG	47	2		3						
2012/34/EU	IV	40		2					ERegG	47	3								
2012/34/EU	IV	40		3					ERegG	47	4								
2012/34/EU	IV	40		4					ERegG	47	5								
2012/34/EU	IV	40		5		1			ERegG	47	6								
2012/34/EU	IV	40		5		2			ERegG	47	7								
2012/34/EU	IV	41		1		1			ERegG	51	1		1						
2012/34/EU	IV	41		1		2			ERegG	51	1		3						
2012/34/EU	IV	41		1		2			ERegG	51	1		4						
2012/34/EU	IV	41		1		3													Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	41		2					ERegG	48	1								
2012/34/EU	IV	41		3					ERegG	48	2								
2012/34/EU	IV	42		1					ERegG	49	1								
2012/34/EU	IV	42		2					ERegG	49	2								
2012/34/EU	IV	42		3					ERegG	49	3								
2012/34/EU	IV	42		4					ERegG	49	4								
2012/34/EU	IV	42		5					ERegG	49	5								
2012/34/EU	IV	42		6		1			ERegG	49	7		1						
2012/34/EU	IV	42		6		2			ERegG	49	7		2						
2012/34/EU	IV	42		6		3			ERegG	49	7		3						
2012/34/EU	IV	42		6		4			ERegG	49	7		4						
2012/34/EU	IV	42		6		5			ERegG	49	7		5						
2012/34/EU	IV	42		6		6													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	42		6		7													keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	42		7					ERegG	49	8								
2012/34/EU	IV	42		8					ERegG	49	9								
2012/34/EU	IV	43		1					ERegG	50	1								
2012/34/EU	IV	43		2															keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	43		3					ERegG	50	2								
2012/34/EU	IV	44		1					ERegG	51	1		1						
2012/34/EU	IV	44		2					ERegG	51	1		2						
2012/34/EU	IV	44		3					ERegG	51	2								

2012/34/EU	IV	44		4						ERegG	51		3					
2012/34/EU	IV	45		1						ERegG	52		1					
2012/34/EU	IV	45		2						ERegG	52		2					
2012/34/EU	IV	45		3						ERegG	53		1					
2012/34/EU	IV	45		4						ERegG	53		2					
2012/34/EU	IV	46		1						ERegG	52		3					
2012/34/EU	IV	46		2						ERegG	52		4					
2012/34/EU	IV	46		3			a			ERegG	52		5				1	
2012/34/EU	IV	46		3			b			ERegG	52		5				2	
2012/34/EU	IV	46		3			c			ERegG	52		5				3	
2012/34/EU	IV	46		3			d			ERegG	52		5				4	
2012/34/EU	IV	46		4						ERegG	52		6					
2012/34/EU	IV	46		5						ERegG	52		1					
2012/34/EU	IV	46		6						ERegG	52		7					
2012/34/EU	IV	47		1						ERegG	55		1					
2012/34/EU	IV	47		2						ERegG	55		2					
2012/34/EU	IV	47		3						ERegG	55		3					
2012/34/EU	IV	47		4		1				ERegG	55		4		1			
2012/34/EU	IV	47		4		2												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	47		4		3												Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	47		4		4				ERegG	55		4		3			
2012/34/EU	IV	47		5						ERegG	55		5					
2012/34/EU	IV	47		6						ERegG	55		6					
2012/34/EU	IV	48		1		1				ERegG	56		1					
2012/34/EU	IV	48		1		2				ERegG	56		2					
2012/34/EU	IV	48		2						ERegG	56		3					
2012/34/EU	IV	49		1						ERegG	57		1					
2012/34/EU	IV	49		2						ERegG	57		2					
2012/34/EU	IV	49		3						ERegG	57		3					
2012/34/EU	IV	50		1						ERegG	58		1					
2012/34/EU	IV	50		2						ERegG	58		2					
2012/34/EU	IV	50		3						ERegG	58		3					
2012/34/EU	IV	51		1						ERegG	59		1					
2012/34/EU	IV	51		2		2	a			ERegG	59		1				1	
2012/34/EU	IV	51		2		2	b			ERegG	59		1				2	
2012/34/EU	IV	51		2		2	c			ERegG	59		1				3	
2012/34/EU	IV	51		2		2	d			ERegG	59		1				4	
2012/34/EU	IV	51		2		3				ERegG	59		1					
2012/34/EU	IV	51		3		4				ERegG	59		4					
2012/34/EU	IV	51		3			a			ERegG	59		4				1	
2012/34/EU	IV	51		3			b			ERegG	59		4				2	
2012/34/EU	IV	51		4			a			ERegG	59		5				1	
2012/34/EU	IV	51		4			b			ERegG	59		5				2	
2012/34/EU	IV	52		1						ERegG	60		1					
2012/34/EU	IV	52		2						ERegG	60		3					
2012/34/EU	IV	53		1						ERegG	61		1					
2012/34/EU	IV	53		2						ERegG	61		2					
2012/34/EU	IV	53		3		1				ERegG	61		3		1			
2012/34/EU	IV	53		3		2				ERegG	61		3		2			4. EP
2012/34/EU	IV	54		1		1				ERegG	62		1		1			
2012/34/EU	IV	54		1		2				ERegG	62		1		2			
2012/34/EU	IV	54		1		3				ERegG	62		1		3			4. EP
2012/34/EU	IV	54		1		4				ERegG	62		1		4			4. EP
2012/34/EU	IV	54		2						ERegG	62		2		3			
2012/34/EU	IV	54		3														keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	IV	55		1		1				BEGTPG	1		1					
2012/34/EU	IV	55		1		1				BEVVG	4		1					
2012/34/EU	IV	55		1		1				BEVVG	4		2					
2012/34/EU	IV	55		1		2				BEGTPG	1		2					
2012/34/EU	IV	55		1		3				BEGTPG	1		2					
2012/34/EU	IV	55		1		4				BEGTPG	2		1					
2012/34/EU	IV	55		1		4				BEGTPG	2		2					
2012/34/EU	IV	55		2						BEGTPG	1							
2012/34/EU	IV	55		2						BEVVG	4		2					
2012/34/EU	IV	55		3		1				BEGTPG	2		3					
2012/34/EU	IV	55		3		2				BEGTPG	3		3					
2012/34/EU	IV	55		3		3				BEGTPG	4		1					
2012/34/EU	IV	55		3		3				BEGTPG	4		5					
2012/34/EU	IV	55		3		4				BEGTPG	3		3					
2012/34/EU	IV	55		3		5				BEVVG	4	a	1					
2012/34/EU	IV	55		3		6				BEVVG	4	a	2					





2012/34/EU	V	60		3																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	60		4																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	60		5																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	61																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	62		1																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	62		2																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	62		3																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	63		1																keine Umsetzung erf. 4. EP
2012/34/EU	V	63		2																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	64		1																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	64		2																keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	65																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	66																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	V	67																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU		A 1							ERegG	A 1										
2012/34/EU		A 2							ERegG	A 2										
2012/34/EU		A 3							AEG	A 2										
2012/34/EU		A 4							ERegG	A 3										
2012/34/EU		A 5							ERegG	A 5										
2012/34/EU		A 6							ERegG	A 7										
2012/34/EU		A 7							ERegG	A 8										
2012/34/EU		A 8							ERegG	A 9										
2012/34/EU		A 9																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU		A10																		keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	0			8		1			ERegG	8	.	6								4. EP -Umsetzung Erwägungsgrund 8, Satz 1 RL
2012/34/EU	0			11		2			ERegG	8	b	2								Umsetzung von Erwägungsgrund 11, Satz 2
2012/34/EU	0			18		1			ERegG	8	d	2								4. EP
2012/34/EU	0			18		2			ERegG	8	d	2								4. EP
2012/34/EU	0			18		3			ERegG	8	d	3		2						4. EP
keine RL									AEG	1		1								Abgrenzung zum ERegG
keine RL									ERegG	1		3								Abgrenzung zu anderen Gesetzen
keine RL									ERegG	1		4								Definitionen im AEG
keine RL									ERegG	1		11								notwendige Definition
keine RL									ERegG	1		19								
keine RL									ERegG	1		23								notwendige Definition
keine RL									ERegG	1		24								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		6								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		8								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		12								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		13								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		14								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		15								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		18								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		19								notwendige Definition
keine RL									AEG	2		22								notwendiges Entscheidungsverfahren
keine RL									ERegG	2		4								Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL									ERegG	63		1		5						Klarstellung
keine RL									ERegG	2		5								Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL									ERegG	2		6								Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL									AEG	3		2								Klarstellung
keine RL									ERegG	3									1	Ziele der Regulierung
keine RL									ERegG	3									2	Ziele der Regulierung
keine RL									ERegG	3									3	Ziele der Regulierung
keine RL									ERegG	3									4	Ziele der Regulierung
keine RL									ERegG	3									5	Ziele der Regulierung
keine RL									BEVVG	4		2								Klarstellung
keine RL									BEVVG	4		3	a							notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs

keine RL										ERegG	4		1					allgem. Regelung statt Regel. im Einzelfall
keine RL										ERegG	4		1					allgem. Regelung statt Regel. im Einzelfall
keine RL										AEG	5		1	e			4	Klarstellung
keine RL										AEG	5		1	j				Klarstellung
keine RL										AEG	6		5					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										BEVVG	6		3					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	7		6					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL										ERegG	8	.	1		4			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit (zuvor in § 8 Abs. 4)
keine RL										ERegG	8	.	1		5			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit (zuvor in § 8 Abs. 4)
keine RL										ERegG	8	.	1		6			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit (zuvor in § 8 Abs. 4)
keine RL										ERegG	8	.	1		7			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit (zuvor in § 8 Abs. 4)
keine RL										ERegG	8	.	8					früher § 8 Absatz 6; notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit
keine RL										ERegG	8	c	2		2			notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	8	d	3		1			4. EP - notwendige Ergänzung
keine RL										ERegG	10		3					notwendige Ergänzung für inländ. Unternehmen (vorher: Abs. 4)
keine RL										AEG	13		1		2			Klarstellung
keine RL										AEG	13		3					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	a						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	b						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	c						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14	d						notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	14		2					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	14		3					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	15		1					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		2					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		3					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		4					Rechtssicherheit
keine RL										ERegG	15		5					Rechtssicherheit

keine RL													ERegG	17	3				7	notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL													ERegG	17	4					notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL													ERegG	19	2					Verfahrenserleichterung
keine RL													ERegG	19	4					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL													ERegG	20	1					Rechtssicherheit
keine RL													ERegG	20	3					Rechtssicherheit
keine RL													ERegG	21	1					notwendige Ergänzung zur Betriebssicherheit
keine RL													ERegG	21	2					notwendige Ergänzung zur Betriebssicherheit
keine RL													ERegG	22						Rechtssicherheit
keine RL													ERegG	24	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	24	3					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL													ERegG	25	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	25	2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	25	3					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	25	4					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	25	5					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	25	6					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													AEG	26						Redaktion
keine RL													ERegG	26	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	26	2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	26	3					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	3					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	4					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	5					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	27	6					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													AEG	28						Redaktion
keine RL													ERegG	28						Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	29	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	29	2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	30	1					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													ERegG	30	2					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													AEG	31						Redaktion
keine RL													ERegG	31						Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL													AEG	32						Redaktion
keine RL													ERegG	34						Ausgestaltung der Entgeltregelung
Keine RL													ERegG	35	2			3		

Keine RL										ERegG	35		2		5					
keine RL										ERegG	36		5		3					notwendige Ergänzung, Klarstellung
keine RL										ERegG	36		5		6					Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	36		6							Klarstellender Hinweis zum Vorrang von Europarecht
keine RL										ERegG	36		1							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	36		4							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										AEG	38		3							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										AEG	38		4							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	40		1							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	40		2							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	40		3							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	41		1		2					Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		3					Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		4					Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		5					Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		1		6					Regelung für Baumaßnahmen
keine RL										ERegG	41		2							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	42		1							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	42		2							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		1							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		2							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		3							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		4							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	43		5							Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL										ERegG	44		8							Klarstellung
keine RL										ERegG	46		6							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	49		8							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	49		9							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	50									Klarstellung
keine RL										ERegG	51									notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL										ERegG	56		2							Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	60									Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	61									Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL										ERegG	62		1		5					Verbesserung für Zugangsberechtigte

keine RL																			ERegG	62									Verbesserung für Zugangsberechtigte	
keine RL																				ERegG	63									Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL																				ERegG	64									Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL																				ERegG	65									Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL																				ERegG	66		4					8		notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	67		7							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	68		3							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	68		4							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	69									notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	70		6							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs; zuvor Absatz 4
keine RL																				ERegG	71									Berichtspflicht
keine RL																				ERegG	72									notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	74									notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	75		7							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	76									notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	77									notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL																				ERegG	78									Gutachten der Monopolkommission
keine RL																				ERegG	79									Eisenbahninfrastr.Beirat
keine RL																				ERegG	80									Übergangsvorschriften
keine RL																				ERegG	81									Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL																				AEG	12a									Zusammenfassung von best. Regelungen
keine RL																				BEVVG	4a		3							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				AEG	6b		3							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				AEG	6d		2							Sonderregelung Betriebsleiter
keine RL																				AEG	6e									Sonderregelung Gebietskörperschaften
keine RL																				AEG	6f		2							notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL																				AEG	6g		8							notwendige Klarstellung
keine RL																				AEG	7a		5							Redaktion
keine RL																				ERegG	A 4									Ausgestaltung der Entgeltregelung

