VDV Die Verkehrs-
unternehmen

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Eisenbahnverkehr

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E 14

T
F
E

Per E-Mail: ref-e14@bmvi.bund.de

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Stand: 26.07.2018)

8. August 2018

Ihr Zeichen: E 14/5162.5/27-01 | Ihre Nachricht vom: 26.07.2018 (E-Mail)
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrter Herr
sehr geehrter Herr

wir danken Ihnen recht herzlich für die offene Diskussion am 24.06.2018 in Ihrem Hause. Über zahlreiche Detailfragen ließ sich Einvernehmen erzielen und der Gesetzentwurf konnte weiter optimiert werden. Gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, noch einige Anmerkungen zu dem fortgeschriebenen Entwurf nach dem Stand vom 26.07.2018 zu adressieren:

<u>Zu § 2b Abs. 2 AEG-E:</u>

Wir halten an unserem Vorschlag fest, § 2b Abs. 2 AEG-E wie folgt zu fassen:

> „Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore _____ zählen zum übergeordneten Netz. _____"

Darüber hinaus besteht in keinem Falle die Notwendigkeit, Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zum übergeordneten Netz zu zählen:

a) Verkehr vom Inland ins Ausland:

- Wäre die im Inland belegene, an das Ausland anschließende Strecke von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts nach § 2b Abs. 1 AEG-E ausgenommen, machte es keinen Sinn, sie nach § 2b Abs. 2 Satz 1 AEG-E dem übergeordneten Netz zuzurechnen, wenn die im Ausland anschließende Strecke ihrerseits von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts ausgenommen wäre. Der neue Zusatz in § 2b Abs. 2 Satz 2 a. E. AEG-E hilft hier im Übrigen nicht weiter, da er ausschließlich den in § 2b Abs. 2 Satz 2 AEG-E genannten Fall (geteilte Strecke, kein eigenständiger Betrieb möglich) erfasst.

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

PARTNER DER INITIATIVE
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR
damit-deutschland-vorne-bleibt.de

- Ist die im Ausland anschließende Strecke von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht ausgenommen, bedarf das EVU ab der Staatsgrenze ohnehin einer Sicherheitsbescheinigung.

b) Verkehr vom Ausland ins Inland:

- Wäre die im Inland belegene, an das Ausland anschließende Strecke von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts nach § 2b Abs. 1 AEG-E ausgenommen, machte es keinen Sinn, sie nach § 2b Abs. 2 Satz 1 AEG-E dem übergeordneten Netz zuzurechnen, wenn die im Ausland anschließende Strecke ihrerseits von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts ausgenommen ist und ein EVU dort keine Sicherheitsbescheinigung benötigt. Für das dortige EVU wäre der Erwerb einer Sicherheitsbescheinigung nebst nationaler Zusatzbescheinigung allein für die Einfahrt nach Deutschland eine nicht zu rechtfertigende Hürde, wenn das EVU nach dem Verlassen der bei uns an das ausländische Netz anschließenden Strecke nur noch von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts nach § 2b Abs. 1 AEG-E ausgenommene Strecken befahren will. Der neue Zusatz in § 2b Abs. 2 Satz 2 a. E. AEG-E hilft hier im Übrigen nicht weiter, da er ausschließlich den in § 2b Abs. 2 Satz 2 AEG-E genannten Fall (geteilte Strecke, kein eigenständiger Betrieb möglich) erfasst.

- Ist die im Ausland anschließende Strecke von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht ausgenommen und will das einfahrende EVU im Anschluss an die nach § 2b Abs. 1 AEG-E an sich ausgenommene Grenzstrecke eine sonstige Strecke des übergeordneten Netzes befahren, bedarf es ab dort ohnehin neben seiner Sicherheitsbescheinigung einer nationalen Zusatzbescheinigung.

Die Wörter „sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz" können daher gestrichen werden. Damit wird auch § 2b Abs. 2 Satz 2 AEG-E mit dem neuen Zusatz obsolet.

Zu § 2b Abs. 2 Satz 1 AEG-E:

Hilfsweise zu unseren vorstehenden Ausführungen („Zu § 2b Abs. 2 AEG-E") regen wir nochmals an, § 2b Abs. 2 Satz 1 AEG-E wie folgt zu ergänzen:

> „Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zählen grundsätzlich zum übergeordneten Netz."

Das europäische Recht gebietet es nicht, alle Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zwingend zum übergeordneten Netz zu zählen. Schließt eine der in § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG-E genannten Infrastrukturen an ein ausländisches Netz an, hat die nach § 5 Abs. 1a AEG zuständige Behörde mit der hier vorgeschlagenen Ergänzung die Möglichkeit, ausnahmsweise vom Grundsatz abzuweichen. So können gegebenenfalls besondere Umstände des Einzelfalles hinreichend berücksichtigt und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

Zu § 2b Abs. 2 Satz 2 AEG-E:

Der jetzt ergänzte Zusatz trägt unserer Kritik hinsichtlich der „geteilten Strecken" nicht Rechnung. Wir haben vorstehend unter „Zu § 2b Abs. 2 AEG-E" ausführlich begründet, dass es einer Zurechnung von Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zum übergeordneten Netz nicht bedarf. Dies gilt auch für geteilte Strecken, wenn die im Ausland anschließende Strecke nicht von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts ausgenommen ist. Nach wie vor regen wir daher an, § 2b Abs. 2 Satz 2 AEG-E zu streichen.

Die Vorschrift soll ersichtlich den Gestaltungsspielraum der Betreiber der Schienenwege einschränken, um einen kreativen Umgang mit § 2b Abs. 2 Satz 1 AEG-E bei der Zuordnung von Strecken zum übergeordneten Netz zu unterbinden. Allerdings sehen wir nicht, dass das europäische Recht insoweit Gestaltungsmöglichkeiten eines Betreibers der Schienenwege einschränkt oder gar verbietet.

Im allseitigen Interesse sollte es liegen, dass Aufwand und Kosten – hier beispielsweise hervorgerufen durch die Anwendung von TSI – so weit wie möglich minimiert werden. Derartiger Aufwand wäre zwingend in die Trassenpreise einzurechnen und auf die Zugangsberechtigten umzulegen. Dies dürfte kaum in deren Sinne sein.

In diesem Zusammenhang merken wir ergänzend an, dass heute in einer großen Zahl von Fällen die Eigentumsgrenze zwischen zwei Betreibern der Schienenwege auf der freien Strecke liegt. Auch dabei handelt es sich um „geteilte Strecken". Wir sehen nicht, warum ausgerechnet in den wenigen Fällen, in denen die „geteilte" Strecke nur eines einzigen Betreibers der Schienenwege an das Ausland anschließt, eine Sonderregelung erforderlich sein sollte.

Bei der Gelegenheit machen wir auch darauf aufmerksam, dass der neue Zusatz „und die im Ausland anschließende Strecke nicht von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts ausgenommen ist" zu höchst unbefriedigenden Ergebnissen führen dürfte, wenn der Nachbarstaat eine gleichlautende Regelung einführt. Die Vorschrift würde in beiden Mitgliedstaaten jeweils eine Sperrwirkung entfalten. Auch dies spricht für eine Streichung.

Im Übrigen hat die Formulierung, wonach der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke „nicht eigenständig betrieben werden kann", bereits zu Verunsicherungen geführt. Es stehe zu befürchten, dass – sofern ein eigenständiger Betrieb nicht möglich sei – insoweit die Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG in Frage gestellt werde. Wir bitten daher in jedem Falle um klarstellende Ausführungen in der Begründung dazu, dass die Entscheidung über die Zuordnung einer Strecke zum übergeordneten Netz auch dann keine Auswirkungen auf die Unternehmensgenehmigung hat, wenn es sich um eine Strecke handelt, die „nicht eigenständig betrieben werden kann."

Zu § 2c Abs. 2 Satz 3 AEG-E:

Aus Gründen äußerster Vorsorge regen wir nochmals an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig; § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 und § 2c Absatz 3 Satz 2 bleiben unberührt."

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass auch bei bereits erteilter Sicherheitsgenehmigung eine erneute behördliche Entscheidung von Amts wegen oder auf Antrag erfolgen kann, um die Fiktion der Zuordnung der beschriebenen Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz in den Fällen des § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG-E abzuändern bzw. aufzuheben.

Nach den Ausführungen in Ihrer Begleitmail vom 26.07.2018 sei ein Verweis auf § 2c Abs. 3 Satz 2 AEG-E systematisch nicht erforderlich, denn wenn ein Betreiber eine Ausnahme im Sinne des § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG-E geltend mache, entscheide die Behörde über die Zuordnung nach § 2c Abs. 2 Satz 1 AEG-E. Dasselbe gelte auch für die Änderung der zugrunde liegenden Umstände und eine erneute Entscheidung, so dass der ausdrückliche Verweis auf § 2c Abs. 3 Satz 2 AEG-E nicht erforderlich sei. Wir haben diesbezüglich deshalb Bedenken, weil erst § 2c Abs. 3 Satz 2 AEG-E ein Antragsrecht des Betreibers der Schienenwege ausdrücklich manifestiert.

Zu § 7a Abs. 1 Satz 2 AEG-E:

Wir regen nochmals an, die Vorschrift wie folgt zu präzisieren:

„Über Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 hinaus dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen."

Dass Eisenbahnverkehrsunternehmen „auf" Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG-E ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen dürfen, ergibt bereits der Umkehrschluss aus § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG-E. § 7a Abs. 1 Satz 2 AEG-E soll ersichtlich darüber hinaus reichen und eine Nutzung auch des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung bis in einen Übergangsbahnhof ermöglichen. Dies wird namentlich dann relevant, wenn eine „Ausnahmestrecke" nicht unmittelbar in einen Übergangsbahnhof einmündet, der Übergangsbahnhof vielmehr nur über eine Strecke des übergeordneten Netzes erreicht werden kann.

Die zusätzliche Erwähnung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung folgt § 7a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG-E.

Zu § 7a Abs. 2a Satz 1 AEG-E:

Wir regen nach wie vor an, die Vorschrift wie folgt zu präzisieren und zu ergänzen:

„Im Rahmen einer Technischen Hilfeleistung nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2, zweite Alternative, und bei der Beseitigung einer Betriebsstörung nach § 62 Absatz 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes gilt eine Sicherheitsbescheinigung für den Personenverkehr auch als Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr."

Hilfsweise regen wir an, die Beseitigung einer Betriebsstörung nach § 62 Abs. 2 Satz 2 ERegG in der Begründung zu erwähnen.

Zu § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG-E:

Unter Hinweis auf § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG-E wiederholen wir unsere Anregung, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

> „Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsdienste erteilte einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen."

Darüber hinaus geben wir aus Gründen äußerster Vorsorge nochmals Folgendes zu bedenken:

Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsdienste erteilte Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen (§ 7a Abs. 4 Satz 1 AEG). Künftig soll dies nur noch für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz gelten (§ 7a Abs. 4 Satz 1 AEG-E). Es handelt sich bei dem übergeordneten Netz lediglich um eine Teilmenge des gesamten öffentlichen Netzes. Da ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung des übrigen Netzes keinen Eisenbahnbetriebsleiter bestellen müssen – § 1 Abs. 2 Satz 1 EBV gilt nur für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland – regen wir an zu prüfen, ob es im Rahmen des § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG-E nicht besser bei der heutigen Formulierung („das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt") bleiben sollte.

Zu § 16 Abs. 3 – neu – AEG-E:

Über die vorgesehenen Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hinaus halten wir eine weitere Ergänzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nach wie vor für äußerst dringlich: Nach Artikel 1 der Verordnung (EU) 2016/2337 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 zum Ablauf des 31.12.2017 aufgehoben. Damit entfallen für die Eisenbahnen des Bundes Ausgleichszahlungen in Bezug auf Aufwendungen für Kreuzungsanlagen. Der entsprechende Haushaltstitel wurde gesperrt. Ausgleichszahlungen erhalten derzeit nur noch nichtbundeseigene Eisenbahnen nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, eine dem § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG entsprechende Vorschrift für Eisenbahnen des Bundes in das Allgemeine Eisenbahngesetz einzufügen, um so den Entfall der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 – und zwar idealerweise mit Wirkung ab dem 01.01.2018 – zu kompensieren. Hierfür schlagen wir vor, § 16 AEG um folgenden Absatz 3 zu ergänzen:

„(3) Den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen sind Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahnen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommen. Den Ausgleich gewährt der Bund."

Unterbliebe eine solche Regelung, wären die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus eisenbahnregulierungsrechtlichen Gründen gezwungen, die entstandene Deckungslücke in die Trassenpreise einzurechnen. Damit würde ein Kernelement des Masterplans Schienengüterverkehr, nämlich die beabsichtigte deutliche Reduktion der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr (Seite 39 des Masterplans Schienengüterverkehr), konterkariert.

Die hier vorgeschlagene Ergänzung des § 16 AEG dient nicht unmittelbar der Umsetzung europäischen Rechts. Allerdings sollte diese probate Gelegenheit nicht ungenutzt bleiben, um eine derart wichtige Gesetzesänderung zeitnah mit auf den Weg zu bringen.

Zu § 28 Abs. 1 Nr. 1 AEG-E:

Die versäumte oder mangelhafte Anzeige geänderter Umstände, die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, soll als Ordnungswidrigkeit bußgeldbewehrt werden. Wir regen nochmals an, auf eine solche Vorschrift einstweilen zu verzichten.

Inhaber einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG sind zuverlässig und fachlich geeignet. Es darf erwartet werden, dass sie ihre eisenbahnrechtlichen Pflichten kennen und ihnen unaufgefordert nachkommen. Vor diesem Hintergrund wäre die Einführung eines bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeitentatbestandes nur dann erforderlich und verhältnismäßig, wenn vermehrt Anzeigen der in Rede stehenden Art unterbleiben. Hierfür bedarf es zunächst entsprechender Erfahrungswerte.

Zu § 38 Abs. 5b Satz 3 – neu – AEG-E:

Wir regen nochmals an, in § 38 Abs. 5b AEG-E folgenden Satz 3 zu ergänzen:

„§ 7a Absatz 1 Satz 2 bleibt unberührt."

Die praktische Relevanz für Fahrten bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ist die gleiche wie in § 38 Abs. 2a AEG-E (vgl. dort Satz 4). Vor diesem Hintergrund sollte sich auch die Rechtslage nicht unterscheiden.

Zur Begründung Seite 9 ff., Erfüllungsaufwand:

Auf Seite 9 ff. der Begründung wird der Erfüllungsaufwand dargestellt. Wir hatten bereits in unserer Stellungnahme vom 12.01.2017 zu dem Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nach dem Stand vom 03.01.2017 ausführlich dargelegt, dass die Kostenschätzungen nicht den tatsächlichen Erfüllungsaufwand widerspiegeln. Wegen der weiteren Einzelheiten nehmen wir zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf unsere vorzitierte Stellungnahme – dort insbesondere auf Seite 18 ff.

– Bezug. Wir regen nochmals an, den Erfüllungsaufwand zu vervollständigen.

Zur Begründung Seite 9 f.:

Beim Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wird in Bezug auf die Zurverfügungstellung von Daten für die Zuordnung zum übergeordneten Netz (§ 2c Abs. 1 AEG-E) geschätzt, dass behördlicherseits Nachfragen bei rund 20 Unternehmen von ca. 160 nichtbundeseigenen Eisenbahnen gestellt werden.

Beim Erfüllungsaufwand für die Länder wird in Bezug auf die Zuordnung zum übergeordneten Netz (§ 2c Abs. 2 und 4 AEG-E) geschätzt, dass für rund 80 Eisenbahnen Sachverhaltsermittlungen erforderlich sein werden (Begründung Seite 16). Bereits aktenkundige Sachverhalte bedürfen keiner Ermittlung. Sachverhaltsermittlungen erfolgen nach aller Lebenserfahrung vielmehr erst auf Basis der behördlicherseits bereits aktenkundigen Informationen durch Nachfragen bei den Unternehmen. Mit Nachfragen werden also nicht nur 20, sondern 80 Unternehmen konfrontiert. Der diesbezüglich für die Wirtschaft angesetzte Erfüllungsaufwand vervierfacht sich also. Wir bitten nochmals, die Kostenfolgeabschätzung entsprechend zu korrigieren.

Zur Begründung Seite 10:

Beim Erfüllungsaufwand für die Länder heißt es in Bezug auf die Zuordnung zum übergeordneten Netz (§ 2c Abs. 2 und 4 AEG-E) auf Seite 16 der Begründung:

> „Wegen der Bedeutung der Entscheidung für die Eisenbahnen ist davon auszugehen, dass die Entscheidung über die 80 Eisenbahnen durch Personal des höheren Dienstes getroffen wird. Nach der Lohnkostentabelle, Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 belaufen sich die Personalkosten für einen Mitarbeiter des höheren Dienstes (A 14) auf 60,50 €/Stunde."

Beim Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft heißt es in Bezug auf die Zurverfügungstellung von Daten für die Zuordnung zum übergeordneten Netz (§ 2c Abs. 1 AEG-E) auf Seite 10 der Begründung:

> „Nach Buchstabe H des Anhangs VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 werden die durchschnittlichen Lohnkostensätze in Höhe von 28,10 € pro Stunde zugrunde gelegt."

Gehen Sie bitte sicher davon aus, dass „wegen der Bedeutung der Entscheidung für die Eisenbahnen" (Begründung Seite 16) sich von der ersten Kontaktaufnahme bis zur Beendigung des Verfahrens die „Geschäftsleitung bzw. Beschäftigte mit Führungsaufgaben/Entscheidungsbefugnis sowie Beschäftigte mit eigenständiger Leistung in verantwortlicher Tätigkeit" (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017) der Sache annehmen werden. Es wären mithin nicht durchschnittliche Lohnkosten in Höhe von 28,10 € pro Stunde, sondern die Lohnkosten für die betreffende Personengruppe in Höhe von 63,40 € pro Stunde anzusetzen.

Der bereits vervierfachte Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft (vgl. vorstehend unter „Zur Begründung Seite 9 f.") wäre somit nochmals um gut 125

Prozent zu erhöhen. Im Ergebnis errechnen sich also in diesem Punkt Kosten für die Wirtschaft nicht nur in Höhe von 5.600 €, sondern in Höhe von gut 50.500 € – eine Verneunfachung der bisher angesetzten Kosten für die Wirtschaft!

Zur Begründung Seite 11, zweiter Absatz:

In der Begründung heißt es: „Großkonzerne verfügen bereits über eine Sicherheitsbescheinigung". Der guten Ordnung halber machen wir darauf aufmerksam, dass nicht Konzernen, sondern allenfalls konzernangehörigen Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung erteilt wird. Wie aus der beim Eisenbahn-Bundesamt geführten Liste der in Deutschland genehmigten öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach dem Stand vom 15.06.2018 hervorgeht, verfügen im Übrigen keineswegs alle konzernangehörigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung (siehe z. B. S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH).

Zur Begründung Seite 12:

Bei den Erläuterungen zur Beantragung der Sicherheitsgenehmigung heißt es, die bundeseigenen Betreiber von Schienenwegen hätten schon heute eine Sicherheitsgenehmigung. Ohne dies geprüft zu haben, erlauben wir uns, die Aussage zumindest in Zweifel zu ziehen (siehe z. B. DB RegioNetz Infrastruktur GmbH).

Zur Begründung Seite 13:

Bei den Erläuterungen betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz heißt es, dass die Eisenbahnen des Bundes alle bereits eine Sicherheitsgenehmigung besitzen. Ohne dies geprüft zu haben, erlauben wir uns, die Aussage zumindest in Zweifel zu ziehen (siehe z. B. DB RegioNetz Infrastruktur GmbH).

Nachdem § 2c Abs. 5 AEG-E ergänzt und jetzt nur noch Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes erfasst werden, wären bei den Erläuterungen betreffend die Veröffentlichung der Liste über die Eisenbahninfrastruktur die Wörter „oder zu den Ausnahmen von § 2b Absatz 1 Nummer 1, 3 und 4" zu streichen.

Zur Begründung Seite 16, „Zuordnung zum übergeordneten Netz":

Der guten Ordnung halber machen wir nochmals darauf aufmerksam, dass die voraussichtlichen Erfüllungskosten für die Zuordnung zum übergeordneten Netz im letzten Absatz auf der Basis von durchschnittlich 15 Stunden je Unternehmen berechnet werden, wohingegen im voranstehenden Text (zweiter Absatz) von durchschnittlich 10 Stunden Zeitaufwand je Unternehmen die Rede ist.

Zur Begründung Seite 18, „VII. Befristung, Evaluation":

Die Begründung enthält die Ankündigung, dass dieses Regelungsvorhaben spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert wird. Dabei werde die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen auf die Sicherheit und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr erreicht worden sind.

Das Verständnis und die Akzeptanz der voraussichtlich rund 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die künftig erstmals eine Sicherheitsbescheinigung benötigen werden (Begründung Seite 10), würden vermutlich um ein Vielfaches steigen, wenn die Begründung bereits heute Aussagen dazu enthielte, ob bzw. idealerweise: dass die Einführung der Sicherheitsbescheinigung durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138) ursächlich für eine signifikante Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb war und ist. Es liegen immerhin Erfahrungen von weit mehr als einem Jahrzehnt vor. Die (Jahres-)Berichte der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung und des Eisenbahn-Bundesamtes zu gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb bieten eine objektive Datengrundlage, anhand derer sich die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit gut nachvollziehen lässt.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie die Begründung um entsprechende Ausführungen ergänzen könnten, um so Verständnis für Aufwand und Kosten bei den betroffenen Unternehmen zu erzeugen.

Zur Begründung Seite 19, Erläuterungen zu § 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG-E:

§ 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG-E nimmt bestimmte Eisenbahninfrastrukturen „im Privateigentum" vom übergeordneten Netz aus. Hierzu sollen auch „nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen nach § 3 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ..., wie beispielsweise Werksbahnen oder Gleisanschlüsse der Bundeswehr" gehören.

Nach bundesdeutschem Verständnis fällt es schwer, Gleisanschlüsse der Bundeswehr als Privateigentum und nicht als in öffentlicher Hand befindliches Eigentum anzusehen. Zudem ließe sich aus den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht ohne Weiteres ableiten, dass Gleisanschlüsse der Bundeswehr nicht für den öffentlichen Verkehr nach § 3 Abs. 2 AEG bestimmt sein sollen. Wir regen daher nochmals an, die Begründung beispielsweise wie folgt zu akzentuieren:

> „... Es wird der Begriff des „Privateigentums" aus dem EU-Recht verwendet. Dieser Begriff schließt auch Anschlussbahnen ein, die nicht dem übergeordneten Netz zugeordnet sind. Die in § 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG beschriebenen „Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum" werden als Abgrenzung zum Eigentum sonstiger Betreiber der Schienenwege verwendet, also solcher Betreiber der Schienenwege, die Eisenbahninfrastrukturen nicht nur für den eigenen Güterverkehr betreiben. Vor diesem Hintergrund kommt es nicht darauf an, ob sich eine Eisenbahninfrastruktur in öffentlicher Hand oder im zivilrechtlichen Privateigentum befindet. Daher sind von dieser Ausnahme auch nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen nach § 3 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfasst, wie beispielsweise Werksbahnen (auch von Unternehmen im öffentlichen Eigentum) oder Gleisanschlüsse der Bundeswehr."

Zur Begründung Seite 19, Erläuterungen zu § 2b Abs. 1 Nr. 3 AEG-E:

Wir regen nochmals an, die Begründung um einen Hinweis darauf zu ergänzen, dass Eisenbahnfahrzeuge i. S. d. § 2b Abs. 1 Nr. 3 AEG-E solche sind, die

nach Maßgabe der EBO bzw. der TEIV (künftig: EIGV) abgenommen worden sind.

Zur Begründung Seite 19, Erläuterungen zu § 2b Abs. 1 Nr. 4 AEG-E:

Wir regen an, den neuen Satz 2 der Begründung wie folgt zu fassen:

> „Bei der Bewertung durch die Behörden im Rahmen ihrer Entscheidung nach § 2c Absatz 2, ob es sich um Infrastrukturen handelt, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz genutzt werden, können alle Kriterien berücksichtigt werden, die für oder gegen eine lokal begrenzte Nutzung der Infrastrukturen sprechen."

Im Rahmen des § 2b Abs. 1 Nr. 4 AEG-E kommt es allein darauf an, dass die betreffenden Infrastrukturen ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz genutzt werden. Nur der guten Ordnung halber merken wir an, dass das Merkmal „für den lokal begrenzten Einsatz" sich nicht auf Infrastrukturen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, erstreckt.

Wir regen weiter an, im ersten Spiegelstrich die Wörter „bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur" durch die Wörter „zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums" zu ersetzen. Maßgeblich ist die Bezeichnung der Richtlinie 2012/34/EU und nicht die Bezeichnung der Richtlinie (EU) 2016/2370.

Zur Begründung Seite 20, Erläuterungen zu § 2c AEG-E:

Wir regen nochmals an, klarstellend wie folgt zu ergänzen:

> „§ 2c regelt das Verfahren der Zuordnung einer Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zum übergeordneten Netz."

Wir haben Zweifel, ob allen bundeseigenen Eisenbahnen Sicherheitsgenehmigungen erteilt worden sind, so dass deren gesamtes Netz zum übergeordneten Netz zählt. Ohne dies geprüft zu haben, erlauben wir uns, die Aussage zumindest in Zweifel zu ziehen (vgl. oben „Zur Begründung Seite 12" und „Zur Begründung Seite 13").

Zur Begründung Seite 22, Erläuterungen zu § 7a Abs. 1 AEG-E:

Unter Hinweis auf den geänderten § 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG-E regen wir nochmals an, im vierten Absatz der Erläuterungen zu § 7a Abs. 1 AEG-E das Wort „ausschließlich" zu streichen.

Zur Begründung Seite 24, Erläuterungen zu § 38 Abs. 5b und 5c AEG-E:

Wir regen nochmals an, im ersten Absatz das Wort „Ihnen" durch das Wort „ihnen" zu ersetzen.

Wir regen nochmals an, im zweiten Absatz nach dem Wort „Betreiber" die Wörter „der Schienenwege" einzufügen.

Hinsichtlich der notwendigen Übergangsvorschriften betreffend die Anwendung der TfV hatten Sie zeitnah separate Regelungen in Aussicht gestellt, so dass wir hierauf nicht nochmals eingehen.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen gedient zu haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen