

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 17/12726 –**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich**

#### **A. Problem**

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sowie in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sind Vorschriften über die Regulierung im Eisenbahnbereich enthalten. Im Bereich des Zugangs sind die Vorschriften grundsätzlich ausreichend, im Bereich der Entgeltregulierung müssen die Vorschriften grundlegend überarbeitet werden.

#### **B. Lösung**

Die relevanten Vorschriften werden in einem Gesetz, dem Eisenbahnregulierungsgesetz, zusammengefasst und insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung auch weitgehend neu gestaltet. Schwerpunkt des Gesetzes ist die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene und dadurch eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor. Dazu werden die Entgelte für die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur reguliert, der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wird verbessert und die Befugnisse der Bundesnetzagentur werden gestärkt.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/12726 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) In der Inhaltsübersicht werden in der Angabe zu § 67 die Wörter „Benachrichtigung und“ gestrichen.
- b) In § 2 Absatz 1 Satz 1 wird vor dem Wort „Eisenbahnen“ das Wort „regelspurige“ eingefügt.
- c) Dem § 4 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Für Schienenwege, die nicht mit anderen Schienenwegen vernetzt sind, kann die Bundesnetzagentur auf Antrag Befreiungen von den Pflichten nach den §§ 4 bis 8 und 10 genehmigen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Befreiung erlischt zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Zugang beantragt wird. Der Antrag auf Zugang ist der Bundesnetzagentur vom Betreiber der Schienenwege mitzuteilen.“

- d) In § 28 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2 werden nach dem Wort „Maßgabe“ die Wörter „des Bundesrechtes oder des“ eingefügt.
- e) Die Überschrift „§ 28 Besondere Schienenwege“ wird durch die Überschrift „§ 29 Besondere Schienenwege“ ersetzt.
- f) Die Überschrift „§ 30 Befugnisse der Bundesnetzagentur“ wird durch die Überschrift „§ 31 Befugnisse der Bundesnetzagentur“ ersetzt.
- g) § 41 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Bundesnetzagentur kann zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ausnahmen von der hier vorgesehenen Regulierung bestimmen, wenn diese

1. Schienenwege oder
2. Personenbahnhöfe

betreiben, die im Falle der Nummer 1 nach Streckenlänge und Betriebsleistung und im Falle der Nummer 2 nach dem Aufkommen von Reisenden von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

- h) In § 46 Absatz 2 werden die Wörter „§ 42 Absatz 3 bis 5“ durch die Wörter „§ 44 Absatz 3 bis 5“ ersetzt.
- i) § 66 Absatz 4 wird aufgehoben.
- j) § 67 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz ergeben, gilt § 90 Absatz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Dies gilt auch, wenn die Entscheidung eines Rechtsstreits ganz oder teilweise von einer Entscheidung abhängt, die nach diesem Gesetz zu treffen ist. An die Stelle des Bundeskartellamtes und seines Präsidenten oder seiner Präsidentin treten die Bundesnetzagentur und ihr Präsident oder ihre Präsidentin.“

- k) In § 70 wird die Absatzbezeichnung „(5)“ durch die Absatzbezeichnung „(4)“ ersetzt.

## 2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

## a) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. § 6 wird wie folgt geändert:

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

„(3a) Bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur darf dem übernehmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Genehmigung erst erteilt werden, wenn die Genehmigung des abgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens entsprechend nach Maßgabe der verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften zurückgenommen oder widerrufen worden ist.“

## b) Absatz 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes bleibt unberührt.“

## b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Nach § 9b wird folgender § 9c eingefügt:

„§ 9c  
Überwachung der Entflechtungsvorschriften

Die Einhaltung der §§ 8 bis 9a wird vorbehaltlich der Regelungen des § 9 Absatz 1e und des § 9a Absatz 5 von der Bundesnetzagentur überwacht.“

## c) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. § 12 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

## a) In Satz 2 werden die Wörter „zu Gunsten des Reisenden“ gestrichen.

## b) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten.“

## d) In Nummer 10 wird § 14 Absatz 3 Satz 1 wie folgt geändert:

## aa) In Nummer 4 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

## bb) In Nummer 5 wird nach dem Wort „Feuerwehr“ ein Komma eingefügt.

## cc) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. den Landespolizeibehörden und den Rettungsdiensten“.

## e) Nummer 16 wird wie folgt geändert:

## aa) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

„b) In Absatz 8 Satz 4 wird die Angabe „§ 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ ersetzt.“

## bb) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.

Berlin, den 15. Mai 2013

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Anton Hofreiter**  
Vorsitzender

**Dr. Valerie Wilms**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/12726** in seiner 231. Sitzung am 21. März 2013 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Überarbeitung von Vorschriften über die Regulierung im Eisenbahnbereich, insbesondere im Bereich der Entgeltregulierung. Die relevanten Vorschriften sollen in dem Gesetz zusammengefasst und insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung sollen weitgehend neu gestaltet werden. Schwerpunkt des Gesetzes soll die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene und dadurch eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor sein. Dazu sollen die Entgelte für die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur reguliert, der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verbessert und die Befugnisse der Bundesnetzagentur gestärkt werden.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/12726 in seiner 131. Sitzung am 15. Mai 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)568. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, zu empfehlen, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)568 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner 106. Sitzung am 15. Mai 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 17/12726 in der Fassung des angenommenen Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 17(9)1209. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er die Annahme des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(9)1209 beschlossen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 100. Sitzung am 15. Mai 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der

Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)754. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)754 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zu dem Gesetzentwurf am 1. März 2013 gegenüber dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 17(15)495) abgegeben:

„Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich – Bundesrats-Drucksache 559/12

Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Nachhaltigkeitsrelevanz:

Die Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ergibt sich bezüglich der Managementregeln

(2) „Erneuerbare Naturgüter (wie z. B. Wald oder Fischbestände) dürfen auf Dauer nur im Rahmen ihrer Fähigkeit zur Regeneration genutzt werden.“

(5) „Der durch technische Entwicklungen und den internationalen Wettbewerb ausgelöste Strukturwandel soll wirtschaftlich erfolgreich sowie ökologisch und sozial verträglich gestaltet werden. Zu diesem Zweck sind die Politikfelder so zu integrieren, dass wirtschaftliches Wachstum, hohe Beschäftigung, sozialer Zusammenhalt und Umweltschutz Hand in Hand gehen.“

(6) „Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“

sowie bezüglich der Indikatoren

(1) „Ressourcenschonung. Ressourcen sparsam und effizient nutzen“

(2) „Klimaschutz. Treibhausgase reduzieren“

(7) „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge. Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten“

(10) „Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern“

(11) „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“

(13) „Luftqualität. Gesunde Umwelt erhalten“

Eine Übersicht über die Managementregeln und Nachhaltigkeitsindikatoren liegt als Anlage bei [vom Abdruck wird hier abgesehen].

Bewertung:

In der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien wurde festgelegt, dass darzustellen ist, ob die Wirkungen des Gesetzes einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen und welche langfristigen Wirkungen das Vorhaben hat. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat festgestellt, dass die Wirkungen des Gesetzentwurfes zu einigen Aspekten ausführlich dargestellt worden sind, es sind aber weitere als die im Gesetzentwurf dargestellten Aspekte der nachhaltigen Entwicklung berührt. Hier war jedoch nicht erkennbar, dass diese Aspekte in der Gesetzesfolgenabschätzung berücksichtigt wurden.

Insbesondere zu folgenden Bereichen fehlen aussagekräftige Informationen:

Managementregel 2

Indikator 1

Indikator 2

Indikator 13

Empfehlung:

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung bittet den federführenden Ausschuss, in den Ausschussberatungen bei der Bundesregierung nachzufragen, welche konkreten Auswirkungen auf die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in den oben genannten Bereichen zu erwarten sind und die Ergebnisse in Kurzform in den Bericht des Ausschusses aufzunehmen.“

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Gesetzentwurf in seiner 100. Sitzung am 17. April 2013 beraten und hat dazu die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 103. Sitzung am 15. Mai 2013 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen, Prof. Dr. Thorsten Beckers (Technische Universität Berlin), Susanne Henckel (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.), Dr. Iris Henseler-Unger und Prof. Dr. Karsten Otte (Bundesnetzagentur), Rechtsanwalt Alexander Kirfel, Frank Miram (Regulierungsmanagement des DB-Konzerns); Prof. Dr. Kay Mitusch (Karlsruher Institut für Technologie), Dr. Engelbert Recker (Mofair e. V.) und Thomas Petersen (KCW GmbH).

In der Anhörung wurde unter anderem die Frage der Berücksichtigung einer Verzinsung des durch die Bahninfrastruktur repräsentierten Anlagekapitals bei der Preisregulierung, die Frage einer Kappung der Gewinnabführung der Infrastrukturgesellschaften an den DB-Konzern, die Ausgestaltung einer Anreizregulierung, das Verhältnis zwischen einer Eisenbahnregulierung und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), der Umfang der Kontrollmöglichkeiten des Regulierers, namentlich im Hinblick auf die Transparenz hinsichtlich der Kosten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, und die Frage der Beibehaltung einer zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle (§ 315 BGB) neben den

Regulierungsregelungen (auch vor dem Hintergrund beschränkter Möglichkeiten des Regulierers bei der Kontrolle der Kosten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen) erörtert. Zudem wurde die Frage diskutiert, ob der Gesetzentwurf ein guter Entwurf sei, welcher auf einer ausgereiften Diskussion beruhe, ob der Gesetzentwurf trotz noch offen bleibender Wünsche eine Basis für die Eisenbahnregulierung biete, welche man dann weiterentwickeln könne, oder ob die vorgesehene Regulierung so unzureichend sei, dass man ihn insgesamt ablehnen solle. Weitere Themen waren das Verhältnis zwischen (Entgelt-)Regulierung und bloßer Missbrauchsaufsicht in dem Gesetzentwurf, die diskriminierungsfreie Ausgestaltung von Rabattstaffeln, das Verhältnis zwischen Bundesnetzagentur und Bundeskartellamt bei der Missbrauchsaufsicht im Bereich der Schiene, die Behandlung des Vertriebs (Verkauf von Fahrkarten anderer Anbieter) und die Behandlung des Bahnstroms im Rahmen der Regulierung sowie die Frage des Verhältnisses zwischen Regulierung und Tarifautonomie. Ergänzend wird auf die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen auf Ausschussdrucksache 17(15)563 A-G verwiesen.

In seiner 104. Sitzung am 15. Mai 2013 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)568) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den vorgelegten Gesetzentwurf und betonte, man sei mit dem Änderungsantrag auf eine Reihe von Forderungen des Bundesrates eingegangen. Mit dem Gesetz komme man bei der Regulierung des Eisenbahnmarktes einen großen Schritt voran.

Die **Fraktion der SPD** bedauerte, dass keine Zeit mehr bleibe, die Ergebnisse der heutigen Anhörung auszuwerten. Sie sprach sich dafür aus, ein Eisenbahnregulierungsgesetz erst zu verabschieden, wenn das 4. Eisenbahnpaket der EU verabschiedet sei. Zudem benachteilige man den Verkehrsträger Schiene, wenn man nur im Bereich der Eisenbahn reguliere, aber in die Regulierung nicht das Gesamtverkehrssystem einbeziehe. Sie wandte sich gegen Forderungen des Bundesrates, Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen den Infrastrukturgesellschaften und dem DB-Konzern zu kappen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie begrüße eine Zusammenfassung der Regulierungsregelungen im Bereich der Schiene in einem Gesetz. Mit einer Regulierung könne man aber nicht alle Probleme im Bereich der Schiene lösen. Sie betonte, wie wichtig es sei, die Regulierung so zu gestalten, dass die DB AG einen Anreiz für Investitionen in das Netz behalte. In Bezug auf die weitergehenden Regulierungsforderungen des Bundesrates gehe sie davon aus, dass es nicht im Interesse der Länder liegen könne, wenn letztlich überhaupt kein Eisenbahnregulierungsgesetz zustande komme.

Die **Fraktion DIE LINKE** kritisierte, dass das Gesetz die von ihr geforderte grundlegende Neuausrichtung der DB AG – zum Beispiel im Hinblick auf die Einführung eines Deutschlandtaktes – nicht ermögliche. Man werde einer Regulierung des Eisenbahnmarktes mit der Prämisse seiner privatunternehmerischen Ausrichtung nicht zustimmen. Zudem habe die Anhörung ergeben, dass der Gesetzentwurf

auch dann unzureichend sei, wenn man diese Prämisse akzeptiere.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekundete, es sei sinnvoll, eine Regulierung des Eisenbahnmarktes in Gang zu setzen, damit der bisherige Monopolist nicht mehr so agieren könne wie bislang. Sie bedaure aber, dass es nicht gelungen sei, eine gemeinsame Lösung mit den Fraktionen der CDU/CSU und FDP zu erreichen, da sich diese insbesondere bei dem Thema der Berücksichtigung der Verzinsung des Kapitals für die Schieneninfrastruktur nicht bewegt hätten. Sie betonte, wie wichtig es sei, dass monopolistische Verhalten der Deutsche Bahn AG im Bereich der Infrastruktur in den Griff zu bekommen. Sie griff die Prüfbite des Parlamentarischen Beirates auf Ausschussdrucksache 17(15)495 auf (s. o.) und bat um eine Beantwortung durch die Bundesregierung (eine schriftliche Beantwortung wurde von der Bundesregierung zugesagt).

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)568 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/12726 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)568.

## V. Begründung zu den Änderungen

### Zu Nummer 1

#### Zu Buchstabe a (Änderung der Inhaltsübersicht)

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe i (Änderung von § 67 Absatz 1 ERegG).

#### Zu Buchstabe b (Änderung von § 2 ERegG)

Nichtregelspurige Eisenbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen, aber auch breitspurige Hafenbahnen, bedürfen mangels Wettbewerbsrelevanz keiner Regulierung.

#### Zu Buchstabe c (Änderung von § 4 ERegG)

Die vorgeschlagene Formulierung entspricht dem derzeit für den Schienenpersonenverkehr gültigen § 14 Absatz 1 Satz 5 bis 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die regulierungsrechtlichen Verpflichtungen, insbesondere das Aufstellen von Nutzungsbedingungen können für nicht vernetzte Schienenwege, bei denen kein Zugang stattfindet, unverhältnismäßig sein.

Die Befreiung ist von der Bundesnetzagentur zu erteilen. Denn die Bundesnetzagentur ist zuständige Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz, die die Einhaltung der regulierungsrechtlichen Verpflichtungen überwacht.

#### Zu Buchstabe d (Änderung von § 28 ERegG)

Investitionen in die Infrastruktur nicht bundeseigener Eisenbahnen können sowohl seitens des Bundes als auch seitens der Länder gefördert werden. Die Formulierung lässt alle Varianten der Finanzierung offen.

#### Zu Buchstabe e (Änderung von § 28 ERegG)

Die Änderung beseitigt die Doppelung der Angabe „§ 28“.

#### Zu Buchstabe f (Änderung von § 30 ERegG)

Die Änderung beseitigt die Doppelung der Angabe „§ 30“.

#### Zu Buchstabe g (Änderung von § 41 ERegG)

Die typischerweise auftretenden Fälle, in denen eine Ausnahme von den regulierungsrechtlichen Verpflichtungen angemessen ist, werden durch die Einschränkung der Vorschrift konkretisiert. Ein geeignetes Kriterium für die Bewertung der Bedeutung von Personenbahnhöfen, analog zu § 43 Absatz 6 ERegG, ist das Aufkommen von Reisenden.

#### Zu Buchstabe h (Änderung von § 46 ERegG)

Bereinigung eines Verweisungsfehlers.

#### Zu Buchstabe i (Änderung von § 66 ERegG)

Sowohl die Verwaltungsgerichte, die weiterhin mit Regulierungsstreitigkeiten befasst werden sollen, als auch die Oberverwaltungsgerichte können einen wesentlichen Beitrag in Regulierungsstreitigkeiten leisten. Durch die Streichung der Sonderregelung findet der Regelfall des dreizügigen Rechtswegs im Eisenbahnregulierungsrecht weiterhin Anwendung.

#### Zu Buchstabe j (Änderung von § 67 ERegG)

Aus rechtsförmlichen Gründen wird ohne inhaltliche Änderung die Regelung der Mitteilungspflicht der Gerichte und des Beteiligungsrechts der Bundesnetzagentur in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten in § 67 Absatz 1 ERegG wie § 139 des Telekommunikationsgesetzes gestaltet. Die Formulierung ist dem § 139 des Telekommunikationsgesetzes im Wortlaut nachgebildet.

#### Zu Buchstabe k (Änderung von § 70 ERegG)

Die Änderung beseitigt eine falsche Absatzbezeichnung.

### Zu Nummer 2

#### Zu Buchstabe a (Änderung von § 6 AEG)

Buchstabe b wird neu angefügt, der Rest bleibt unverändert. Die Passivzitation ist anzupassen, da die entsprechende Regelung sich nach dem Gesetzentwurf künftig im Eisenbahnregulierungsgesetz finden wird.

#### Zu Buchstabe b (Einfügung von § 9c AEG)

Die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde sind durch die Bundesnetzagentur zu berücksichtigen. Obwohl dies bereits nach der Formulierung des Regierungsentwurfs der Fall ist, ist eine ausdrückliche Nennung der Absätze als Klarstellung zielführend.

**Zu Buchstabe c** (Änderung von § 12 AEG)

Durch die Streichung des Satzteils „zu Gunsten des Reisenden“ in Buchstabe a muss künftig auf Abweichungen sowohl zu Gunsten als auch zu Ungunsten des Reisenden hingewiesen werden. Zwar gibt es nur sehr begrenzte Abweichungen, die nach der Eisenbahnverkehrsordnung zu Ungunsten des Reisenden zulässig sind, doch ist der Vollständigkeit halber auch auf diese hinzuweisen.

**Zu Buchstabe d** (Änderung von § 14 AEG)

Das Kataster soll für alle diejenigen Stellen zugänglich sein, die die Informationen benötigen. Auch Landespolizeibehörden und Rettungsdienste gehören hierzu.

**Zu Buchstabe e** (Änderung von § 38 AEG)

Buchstabe b wird neu eingefügt, der Rest bleibt unverändert. Die Passivzitation in Buchstabe b ist anzupassen, da die entsprechende Regelung sich nach dem Gesetzentwurf künftig im Eisenbahnregulierungsgesetz finden wird.

Berlin, den 15. Mai 2013

**Dr. Valerie Wilms**  
Berichterstatteerin

