

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

#### A. Problem und Ziel

Nach der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Rechtslage bestand unter bestimmten Voraussetzungen für alle öffentlichen Eisenbahnen ein Anspruch auf Ausgleichszahlungen für betriebsfremde Leistungen. Dazu zählen u. a. Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

Diesen Anspruch regelten bisher zwei unterschiedliche Rechtsgrundlagen: Den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen standen Ausgleichszahlungen nach den Regelungen der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen zu. Für nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen regelt § 16 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) den Ausgleich. Die bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen sind nach § 16 AEG nicht anspruchsberechtigt.

Im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Kommission wurde im Rahmen eine Rechtsbereinigung die Verordnung (EU) 2016/2337 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen verabschiedet. Dadurch ist die Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen für bundeseigene Eisenbahnen entfallen.

Es soll auch weiterhin ermöglicht werden, den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu gewähren. Da die Vorschrift des § 16 Absatz 1 AEG eine entsprechende Regelung für die nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen trifft, welche auf bundeseigene öffentliche Eisenbahnen nicht anwendbar ist, ergibt sich dies bereits aus Aspekten der Gleichbehandlung. Darüber hinaus ist es aber im Hinblick auf die Gleichbehandlung aller Verkehrsarten auch sachgerecht, eine Ausgleichsregelung zu schaffen. Die Sicherung des sich kreuzenden

Verkehr an Bahn-übergängen ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Straße und Schiene. Zielsetzung der Ausgleichsleistungen gemäß § 16 AEG ist es, den öffentlichen Eisenbahnen einen Ausgleich für Lasten zu gewähren, die zu einer Ungleichheit oder erheblichen Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern führen können. Da die Eisenbahnen gemäß § 14 Absatz 1 Satz 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) den überwiegenden Anteil der Kosten für Erhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu tragen haben, entsteht durch Lasten, die mehr als die Hälfte der Aufwendungen betragen, eine übermäßige Belastung, die durch einen finanziellen Ausgleich beseitigt werden soll.

Dies bestätigt Erwägungsgrund 5 der Aufhebungsverordnung, wonach die EU-Mitgliedstaaten auch weiterhin in der Lage sein sollen, Ausgleichszahlungen in Bezug auf Aufwendungen für Kreuzungsanlagen zu leisten. Für die Änderung der jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften wurde ein Übergangszeitraum eingeräumt. Die Vorschriften gemäß Anhang IV behielten bis zum 31. Dezember 2017 Gültigkeit.

## **B. Lösung**

§ 16 AEG soll zukünftig die Gewährung von Ausgleichszahlungen sowohl für bundeseigene als auch für nichtbundeseigene öffentlichen Eisenbahnen regeln. Um entsprechende Zahlungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen auch weiterhin an den Betreiber der bundeseigenen Schieneninfrastruktur leisten zu können, schafft das vorliegende Gesetz die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs von § 16 AEG auf alle öffentlichen Eisenbahnen.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Finanzielle Auswirkungen für den Bund ergeben sich, da das vorliegende Gesetz die rechtlichen Grundlagen dafür schafft, die entsprechenden Zahlungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen auch weiterhin an den Betreiber der bundeseigenen Schieneninfrastruktur zu leisten. Für das Haushaltsjahr 2020 ist ein einmalig erhöhter Bedarf von 192,9 Mio. € durch aus Vorjahren aufgelaufene, nicht ausgeglichene Forderungen der DB Netz AG entstanden. Für das langfristig erwartete Volumen des Titels wird aufgrund der durchschnittlichen Ausgleichsleistungen auf Grundlage der Verordnung (EWG) 1192/69 seit 2011 mit Kenntnisstand Oktober 2019 ein Bedarf von rund 89,5 Mio. € erwartet. Entsprechende Mittel sind im Haushaltsentwurf 2020 und der Finanzplanung bis 2023 bei Kapitel 1202 Titel 682 04 veranschlagt.

Für Länder und Gemeinden entstehen durch dieses Gesetz keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**E. Erfüllungsaufwand**

## E1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

## E2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

## E3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht auf Bundesebene kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

Für die Verwaltung entsteht auf Länderebene kein Erfüllungsaufwand.

**F. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 19. Februar 2020

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen  
Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 985. Sitzung am 14. Februar 2020 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Anlage 1

**Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes****Vom ...**

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

**Artikel 1**

§ 16 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nr. 2 wird das Komma nach dem Wort „sind“ durch einen Punkt ersetzt.
- b) Nr. 3 wird aufgehoben.

2. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1a) Unbeschadet des § 15 sind den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.“

3. Absatz 2 Satz 3 wird aufgehoben.

4. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Den Ausgleich nach Absatz 1a gewährt,

1. soweit die öffentlichen Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, der Bund,
2. soweit die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen betroffen sind,
  - a) der Bund, wenn es sich um höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen handelt
  - b) in allen anderen Fällen das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird.

Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2018 in Kraft.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel der Regelung

Das vorliegende Gesetz soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Ausgleichszahlungen für betriebsfremde Aufwendungen gemäß § 16 Absatz 1 AEG an alle öffentlichen Eisenbahnen geleistet werden können.

Auch nach der erfolgten Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 soll es zulässig bleiben, den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu gewähren, wenn der Betreiber der Schienenwege für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. Sinn der Ausgleichsleistungen ist es, den öffentlichen Eisenbahnen einen Ausgleich für solche Lasten zu gewähren, die zu einer Ungleichheit oder erheblichen Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern führen können. Diese Ungleichheit entsteht dann, wenn die Eisenbahnunternehmen eine Last durch die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen zu tragen haben, die mehr als die Hälfte der Aufwendungen beträgt. Dieser Sachverhalt trifft sowohl auf die bundeseigenen als auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu.

Damit auch weiterhin Ausgleichsleistungen des Bundes an die bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen geleistet werden können, ist eine entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen. Zu diesem Zweck soll der Anwendungsbereich von § 16 AEG alle öffentlichen Eisenbahnen erfassen.

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

Die vorgesehenen Regelungen sind mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Bisher standen den bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Ausgleichszahlungen für solche den Eisenbahnen auferlegten Leistungen, die in der übrigen Wirtschaft vom Staat getragen werden, nach den Regelungen der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen zu. Dazu gehörten gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d) die Übernahme der Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen durch die Eisenbahnen (Kategorie IV in Verbindung mit Anhang IV A. d) zu der Verordnung).

Auch nach der Rechtsänderung des Europäischen Rechts bleibt der Ausgleich für betriebsfremde Aufwendungen aller öffentlichen Eisenbahnen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Hintergrund für die Aufhebung ist eine Rechtsbereinigung. Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 wurde europaweit nur noch für sehr wenige verbleibende Anwendungsfälle ge-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nutzt und war rechtlich entbehrlich, da entsprechende Zahlungen für Kreuzungsanlagen im Rahmen der Finanzierung des Infrastrukturbetreibers auch nach der vorgesehenen Rechtsänderung auf der Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums geleistet werden können. Nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Erfüllung seiner Funktion zuweisen. Auf diese Möglichkeit verweist auch Erwägungsgrund 5 der Aufhebungsverordnung.

### III. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nr. 23 GG) zu.

### IV. Alternativen

Keine. Die geänderten europarechtlichen Vorgaben erfordern die nationale Rechtsänderung.

Wird der Ausgleichstatbestand nicht neu geregelt, kommt es aufgrund der bestehenden Regelung zu einer Ungleichbehandlung mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, da die Vorschrift des § 16 Absatz 1 AEG in der derzeit geltenden Fassung eine entsprechende Regelung für die nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen enthält, welche auf bundeseigene öffentliche Eisenbahnen nicht anwendbar ist. Bei einer vollständigen Aufhebung der Regelung des § 16 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 AEG würde dagegen eine Ungleichbehandlung im Vergleich zum Träger der Straßenbaulast entstehen, da die Regelung des § 14 Absatz 1 Satz 1 EKrG dem Verkehrsträger Eisenbahn den weit überwiegenden Anteil der Aufwendungen für Erhaltung und Betrieb von Bahnübergängen auferlegt.

Als Regelungsalternative zur Änderung des AEG kommt daher auch eine Änderung des EKrG gerichtet auf eine hälftige Teilung der Kosten für Erhaltung und Betrieb an Bahnübergängen zwischen Schienen- und Straßenbaulastträger in Betracht. Aufgrund der Regelung des § 14 Absatz 1 Satz 1 EKrG sind dem Träger der Straßenbaulast die Aufwendungen der Straßenanlagen zugewiesen, während die Eisenbahn die Aufwendungen für Erhaltung und Betrieb der Eisenbahnanlagen an Bahnübergängen tragen muss. Aus dieser Zuweisung ergibt sich, dass die Eisenbahnen den überwiegenden Anteil der Aufwendungen für höhengleiche Kreuzungen tragen müssen.

Eine Änderung des § 14 EKrG gerichtet auf eine hälftige Teilung der Kosten für Erhaltung und Betrieb an Bahnübergängen zwischen Schienen- und Straßenbaulastträger widerspräche jedoch der vorgesehenen Entlastung von Kommunen bei der Finanzierung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, welche im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode ausdrücklich geregelt ist. Es wäre nicht sachgerecht,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die Kostenanteile der Kommunen bei Baumaßnahmen an Bahnübergängen zu reduzieren, ihnen aber gleichzeitig Unterhaltungs- und Betriebslasten aufzuerlegen. Zudem würde hierdurch ein erheblicher bürokratischer Aufwand auf Seiten der bundeseigenen Eisenbahn erzeugt, welche mit tausenden Gemeinden die entsprechenden Aufwendungen abrechnen müsste. Eine pauschale Vorgehensweise, wie sie gegenwärtig gegenüber nur einer Stelle beim Bund praktiziert wird, ließe sich im Verhältnis zu den Kommunen voraussichtlich nicht aufrechterhalten. Auch bei diesen würde der Verwaltungsaufwand mit Blick auf die notwendige Prüfung der Abrechnungen und die sich anschließenden Zahlungsvorgänge erhöht. Zudem ergäben sich in Bezug auf das angestrebte Regelungsziel voraussichtlich erhebliche zeitliche Verzögerungen, da in dieser Legislaturperiode weitere Änderungen des EKrG und der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKrV) anstehen, welche voraussichtlich mehr Zeit als die isolierte Änderung des § 16 AEG in Anspruch nehmen werden.

#### **V. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Finanzielle Auswirkungen für den Bund ergeben sich, da das vorliegende Gesetz die rechtlichen Grundlagen dafür schafft, die entsprechenden Zahlungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen auch weiterhin an den Betreiber der bundeseigenen Schieneninfrastruktur zu leisten. Bereits bis zum Entfallen der bisherigen Rechtsgrundlage durch die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 trug der Bund die Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen von bundeseigenen Eisenbahnen, wenn diese für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkamen.

Für das Haushaltsjahr 2020 ist ein einmalig erhöhter Bedarf von 192,9 Mio. € durch aus Vorjahren aufgelaufene, nicht ausgeglichene Forderungen der DB Netz AG entstanden. Für das langfristig erwartete Volumen des Titels wird aufgrund der durchschnittlichen Ausgleichsleistungen auf Grundlage der Verordnung (EWG) 1192/69 seit 2011 mit Kenntnisstand Oktober 2019 ein Bedarf von rund 89,5 Mio. € erwartet. Die genaue Höhe ist abhängig von den eingereichten Verwendungsnachweisen und dem Abschluss der Verwendungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Für den erwarteten Bedarf sind entsprechende Mittel im Haushaltsentwurf 2020 und der Finanzplanung bis 2023 bei Kapitel 1202 Titel 682 04 veranschlagt.

Für Länder und Gemeinden entstehen durch dieses Gesetz keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

#### **VI. Erfüllungsaufwand**

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

Für Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

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

Für die Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da keine neue Informationspflicht eingeführt wird. Die Änderung der Rechtsgrundlage für den Ausgleich betriebsfremder Aufwendun-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gen macht keine messbare Verhaltens- oder Aufwandsänderung für die Wirtschaft erforderlich, da die Möglichkeit für Ausgleichsleistungen bereits zuvor auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 bestand und keine weiteren inhaltlichen Änderungen hinsichtlich der förderungsfähigen Aufwendungen oder Änderungen des Ausgleichsverfahrens vorgesehen sind.

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

Das Gesetz bewirkt keinen neuen oder geänderten Erfüllungsaufwand für die Verwaltung und auch keinen einmaligen Umstellungsaufwand für die Verwaltung.

#### **3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund**

Auf Bundesebene entsteht kein Erfüllungsaufwand. Bereits bisher bestand die Möglichkeit für Ausgleichsleistungen auf Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 für bundeseigene Eisenbahnen, so dass die Regelung bereits durch die Verwaltung vollzogen wird. Lediglich die Rechtsgrundlage, die sich bisher im Unionsrecht fand, wird durch eine nationale Regelung ersetzt, ohne dass sich dadurch weitere Änderungen im Vollzug ergeben. Die Änderung der Rechtsgrundlage bewirkt keine messbare Verhaltens- oder Aufwandsänderung für die Verwaltung.

#### **3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder**

Auf Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

#### **3.3 Erfüllungsaufwand für die Kommunen**

Auf Ebene der Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### **VII. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

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

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität wird positiv berührt, da die vorgesehene Rechtsanpassung sicherstellt, dass Ausgleichszahlungen im Interesse des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene weiterhin an alle öffentlichen Eisenbahnen geleistet werden können.

### **IX. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## B. Besonderer Teil

### Artikel 1

#### Zu Nummer 1 (§ 16 Absatz 1 Satz 1 AEG)

Absatz 1 Satz 1 in seiner derzeitigen Fassung regelt den Ausgleich betriebsfremder Belastungen und Nachteile für nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen, die sich aus den in den Nummern 1 bis 3 aufgezählten Tatbeständen ergeben. Satz 1 Nummer 2 wird redaktionell geändert. Durch die vorgesehene Streichung von Satz 1 Nummer 3 wird die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Vorschrift auf nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen aufgehoben.

#### Zu Nummer 2 (§ 16 Absatz 1 a AEG)

Durch die vorgesehene Einfügung von Absatz 1 a erstreckt sich der Anwendungsbereich des bisherigen Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 auf alle öffentlichen Eisenbahnen.

#### Zu Nummer 3 (§ 16 Absatz 2 Satz 3)

Die Vorschrift wird aufgehoben, da die Zuständigkeit für die Gewährung von Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 a der Vorschrift in einem neuen Absatz 3 geregelt wird.

#### Zu Nummer 4 (§ 16 Absatz 3 AEG)

Absatz 3 regelt die Zuständigkeit für die Gewährung von Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 a der Vorschrift. Die neu eingefügte Nummer 1 weist dem Bund die Verpflichtung zur Gewährung von Ausgleichszahlungen nach Absatz 1a für bundeseigene Eisenbahnen zu. Nummer 2 wird redaktionell angepasst.

### Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Da die einschlägigen Regelungen der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 bis zum 31. Dezember 2017 Gültigkeit behalten, tritt das Gesetz am 1. Januar 2018 in Kraft. Dadurch wird sichergestellt, dass die bisher auf dieser Grundlage geleisteten Ausgleichszahlungen an bundeseigene öffentliche Eisenbahnen für den Erhalt und Betrieb höhengleicher Kreuzungen lückenlos weitergeleistet werden können. Eine Befristung der Regelung ist nicht sachgerecht, da der Regelungsbedarf dauerhaft fortbesteht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 985. Sitzung am 14. Februar 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 AEG)

Artikel 1 Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Für Aufwendungen ab [Einsetzen: 1. Januar des Jahres, das auf die Verkündung des Gesetzes folgt] gewährt den Ausgleich nach Absatz 1 das Land, das die Aufwendungen auferlegt hat.“ ‘

Begründung:

Bislang leisten die Länder Ausgleichszahlungen an anspruchsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anteilig entsprechend der Verkehrsleistung des EVU in den betroffenen Ländern. Für EVU, die volatile Verkehrsleistungen über mehrere Landesgrenzen hinweg erbringen, ist die Aufschlüsselung sehr aufwändig und von den betroffenen Ländern zugleich nicht verifizierbar. Denn insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Transitverkehren auf bundeseigenen Schienenwegen haben die Länder keine Kenntnis davon, welche Verkehre tatsächlich auf ihrem Gebiet stattfinden. Zudem können die Ausgleichsbeträge für die einzelnen Länder bei sehr volatilen Verkehrsleistungen entsprechend starken jährlichen Schwankungen unterliegen, was die haushälterische Einplanung erschwert.

Die mit der Änderung einhergehende Verknüpfung der Ausgleichspflicht an eine in der Vergangenheit erfolgte Auferlegung führt zu einer deutlichen Verwaltungsvereinfachung für die Eisenbahnen. Die einzuplanenden Haushaltsmittel verstetigen sich und die Zahlungen können auf der Grundlage prüfbarer Nachweisunterlagen erfolgen. Zudem wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen für den Fall, dass ein EVU seinen Sitz von einem Land in ein anderes Land verlegt und ausschließlich im neuen Sitzland Verkehrsleistungen erbringt. Das Land, das die betriebsfremden Aufwendungen für das EVU durch Auflagen begründet hat, sollte dafür finanziell verantwortlich bleiben – dies vor dem Hintergrund unterschiedlicher Auferlegungspraktiken der einzelnen Länder.

Oftmals wird möglicherweise keine Auferlegung mehr nachweisbar sein, obwohl bereits seit vielen Jahren entsprechende Ausgleichsleistungen gewährt worden sind, die in der Regel das Sitzland übernommen hat. In diesen Fällen ist somit von einer in der Vergangenheit erfolgten Auferlegung auszugehen, wenn das betreffende Bundesland –

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

in der Regel das Bundesland, in dem das EVU seinen Sitz hat – entsprechende Ausgleichszahlungen nach § 16 AEG geleistet hat.

2. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 16 Absatz 3 AEG)

Artikel 1 Nummer 4 ist wie folgt zu fassen:

4. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Den Ausgleich nach Absatz 1a gewährt,

1. soweit Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, der Bund,
2. soweit nichtbundeseigene Eisenbahnen betroffen sind,
  - a) der Bund, wenn es sich um höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen handelt,
  - b) in allen anderen Fällen das Land, in dessen Gebiet die Kreuzung liegt.“ ‘

Begründung:

Redaktionelle Neufassung zur Straffung und Klarstellung der Norm:

Dass lediglich öffentliche Eisenbahnen Ausgleichsansprüche haben können, ergibt sich bereits aus den Absätzen 1 und 1a.

Höhengleiche Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge) sind ortsfeste Anlagen und werden von Unternehmen betrieben und erhalten, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, EIU). Das EIU erbringt nicht notwendigerweise selbst Verkehrsleistungen. Ferner kann es sein, dass auf einer in Betrieb befindlichen Strecke oder einem Teilabschnitt für eine Weile tatsächlich gar kein Zugverkehr stattfindet. Daher stellt die erbrachte Verkehrsleistung keinen geeigneten Anknüpfungspunkt für eine Ausgleichsregelung dar. Für ortsfeste Anlagen sachgerecht und schon bisher in der Praxis so gehandhabt ist ein Ausgleich durch das Land, in dem der Bahnübergang liegt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

### Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

#### Zu Ziffer 1 (zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Der Vorschlag beinhaltet ausschließlich die Verteilung der Ausgleichszahlungen unter den Ländern. Zukünftig soll nach dem Vorschlag des Bundesrates den Ausgleich nach § 16 Abs. 1 AEG das Land gewähren, welches die Aufwendungen auferlegt hat. Bislang leisteten die Länder Ausgleichszahlungen an anspruchsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anteilig entsprechend der Verkehrsleistung des EVU in den betroffenen Ländern. Durch den Änderungsvorschlag des Bundesrates kommt es aus Sicht der Länder durch die Verknüpfung der Ausgleichspflicht an eine in der Vergangenheit erfolgte Auferlegung zu einer deutlichen Verwaltungsvereinfachung für die Eisenbahnen. Für den Bund hat die Änderung keine Auswirkungen.

#### Zu Ziffer 2 (zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 16 Absatz 3 AEG))

Der Vorschlag beinhaltet in erster Linie eine redaktionelle Änderung durch die Streichung des Wortes „öffentlichen“ bezogen auf die Eisenbahnen des Bundes und die nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Dass jedoch nur öffentliche Eisenbahnen Ausgleichsansprüche haben können, ergibt sich jedoch bereits aus § 16 Absatz 1 und 1a der Regelung in dem Gesetzesentwurf. Insofern beinhaltet der Änderungsvorschlag keine inhaltlichen Änderungen, sondern führt nur zur Straffung der Norm.

Ferner beinhaltet der Vorschlag eine Änderung der Regelung in § 16 Absatz 3 Nr. 2 b) des Gesetzesentwurfes bezogen auf die nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Nach diesem Vorschlag soll das Land die Ausgleichszahlungen für Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen gewähren, in dessen Gebiet die Kreuzung liegt. Nach der derzeit geltenden Regelung in § 16 Abs. 2 S. 1 AEG gewährt das Land den Ausgleich, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Dies war auch in dem Gesetzesentwurf so vorgesehen. Aus Ländersicht stellt die erbrachte Verkehrsleistung keinen geeigneten Anknüpfungspunkt für eine Ausgleichsregelung dar. In der Praxis wurde bisher bereits ein Ausgleich durch das Land erbracht, in dem der Bahnübergang liegt. Für den Bund hat die Änderung keine Auswirkungen.

Allerdings kann der Begründung des Bundesrates zu dieser Änderung insoweit nicht gefolgt werden, als die Möglichkeit zu berücksichtigen sei, dass auf einer in Betrieb befindlichen Strecke oder einem Teilabschnitt für eine Weile tatsächlich gar kein Zugverkehr stattfindet. Nach der Verwaltungspraxis des BMVI werden Ausgleichszahlungen nämlich gerade unter der Voraussetzung gewährt, dass die betroffene für den Bahnverkehr gewidmete Strecke auch tatsächlich betrieben wird (vgl. hierzu VG Leipzig vom 29.04.2009 1 K 965/07).

Mit dieser Einschränkung stimmt die Bundesregierung dem Vorschlag des Bundesrates zu.