



Stellungnahme zum Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetz

Zum vorliegenden Entwurf für das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) nehmen die Lübeck Port Authority (LPA) und die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) gemeinsam Stellung.

LPA und LHG betreiben gemeinsam die Infrastruktur der Lübecker Hafenbahn. Während die Rechtsstellung als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bei der LPA liegt, erfüllt die LHG im Rahmen eines entsprechenden Vertrages die Aufgaben der Betriebsleitung und -steuerung. Sowohl LPA als auch LHG haben anteilig Kosten für die Infrastruktur zu tragen. Dieses vorausgeschickt, nehmen wir zum Entwurf des ERegG und zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wie folgt Stellung:

Eisenbahnregulierungsgesetz

1. Im Vorblatt wird als Schwerpunkt des neuen Gesetzes die Stärkung des Wettbewerbs und daraus resultierend die Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor genannt. Dieser Effekt wird sich mit der Vielzahl neuer bürokratischer Anforderungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die im ERegG festgelegt werden sollen, nicht erzielen lassen. Für relativ kleine EIU bedeutet dieser zusätzliche Aufwand weniger Flexibilität und deutliche Kostensteigerungen in der Verwaltung, die auf die Nutzer umgelegt werden müssen. Das System wird sich insgesamt verteuern, ohne dass eine wirkliche Steigerung des Wettbewerbs oder der Effizienz erreicht würde.

Die mit dem Gesetz verbundenen Kostensteigerungen und die Mehrung des bürokratischen Aufwands wird besonders vor dem Hintergrund der aktuellen und künftig absehbaren Kosten- und Erlösentwicklung kritisch gesehen. Die Lübecker Hafenbahn erzielt gegenwärtig aus den Nutzungsentgelten einen Kostendeckungsgrad in der Größenordnung von 20 %. Eine Vollkostendeckung ist auch langfristig und unter Zugrundelegung günstiger Verkehrsprognosen völlig unrealistisch. Eine Vervielfachung der Nutzungsentgelte würde umgekehrt zu einem völligen Abwandern der Schienenverkehre führen. Daraus ergibt sich die Anforderung, mit stagnierendem bis rückläufigem Mitteleinsatz möglichst flexible und kundennahe Lösungen zu finden. Kostensteigerungen und zusätzlicher Verwaltungsaufwand wirken hier nur kontraproduktiv.

Die Kosten in den Begründungen und Erläuterungen zum Gesetz sind insgesamt deutlich zu niedrig bewertet. Sowohl in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck mit vergleichsweise geringen Stundenlohnsätzen als auch bei der als GmbH geführten LHG und vergleichbaren Unternehmen müssen entsprechend qualifizierte Mitarbeiter mit einem höheren Stundenlohnsatz verrechnet werden als die veranschlagten 28,30 € je Stunde.

2. Ein gleicher Regulierungsansatz für bundeseigene und NE-Infrastruktur ist generell in Frage zu stellen, da weder die Größenordnungen der Infrastruktur und der damit verbundenen Verwaltung noch die finanziellen Rahmenbedingungen (weitgehende Finanzierung durch den Bund im Gegensatz zu Finanzierung durch Unternehmen oder Kommunen) nicht vergleichbar sind. Mit den durch das ERegG geregelten umfassenden Befugnissen der Regulierungsbehörde wird massiv in die unternehmerischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten von EIU eingegriffen. Diese regulierenden Eingriffe mögen in hochprofitablen Zweigen wie der Energiewirtschaft angemessen und richtig sein. Eisenbahninfrastrukturen sind jedoch nach unserer Kenntnis in vielen Fällen – nicht zuletzt aufgrund der Rah-

menbedingungen – defizitär. Deshalb geht aus unserer Sicht auch der im Vorblatt unter Buchstabe A genannte Ansatz, einen den anderen regulierten Branchen entsprechenden Regulierungsstandard anzustreben, an den Realitäten zumindest vieler Hafenbahnen vorbei. Auch sollte nach unserem Verständnis ein bestimmter „Regulierungsstandard“ in unserem Wirtschaftssystem eher die Ausnahme bleiben und nicht zum Selbstzweck werden.

3. **§ 2 Regulierung:**

Die einseitige und überdeutliche Gewichtung des Gesetzes zugunsten der Nutzerinteressen ist kontraproduktiv zu den eigentlichen Zielen des Gesetzes, der Wettbewerbs- und Effizienzsteigerung. Sie wird in § 2 ERegG dadurch unterstrichen, dass als erstes Regulierungsziel die Wahrung der Nutzerinteressen genannt wird und als letztes Ziel die Gewährleistung eines langfristig angelegten leistungsfähigen, zuverlässigen und sicheren Betriebs der Eisenbahninfrastruktur. Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist in diesem Gesetz sogar weniger wichtig als so allgemeine Ziele wie die Entwicklung des europäischen Binnenmarktes. Die Reihung dieser Ziele zeigt sehr deutlich, dass einseitig die Rechte der Nutzer gestärkt werden sollen, während die Rechte der Betreiber von Eisenbahninfrastruktur geschwächt werden. Für einen funktionierenden Wettbewerb ist ein ausgeglichenes Rechte- und Pflichtenverhältnis zwischen Anbieter/Betreiber von Eisenbahninfrastruktur und Nutzer unabdingbar, zumal vor dem Hintergrund, dass der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur nicht kostendeckend ist und Gewinne nur bei den Nutzern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu verzeichnen sind.

Im gesamten Gesetz sollte die Unterscheidung Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreiber der Schienenwege, Betreiber der Serviceeinrichtung, Betreiber der Personenbahnhöfe und Werksbahnen einheitlich verwendet werden. Sind explizit nur einzelne Gruppen gemeint, sollten diese genannt und nicht durch den übergeordneten Begriff Eisenbahninfrastrukturunternehmen ersetzt werden.

4. **§ 3 Begriffsbestimmungen:**

§ 3 (18) ERegG:

Der letzte Satz sollte so umformuliert werden, dass das Recht der Regulierungsbehörde, bei der Zurverfügungstellung von Informationen auf elektronischem Wege, das Format festzulegen, nicht beinhaltet, dass EIU gezwungen werden, sich eine bestimmte Software anzuschaffen bzw. eine Konvertierung Ihrer Daten vorzunehmen. Die Regulierungsbehörde muss so ausgestattet sein, dass sie gängige Datenformate lesen und auswerten kann, ansonsten sollte die Regulierungsbehörde nur ein Recht erhalten, die Daten in Papierform zur Verfügung gestellt zu bekommen.

5. **§ 4 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur:**

§ 4 (1) ERegG:

Die Verpflichtung der EIU, die diskriminierungs- und missbrauchsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungs- und missbrauchsfreie Erbringung der damit verbundenen Leistungen zu gewähren, ist zu einseitig auf die EIU bezogen und je nach Auslegung der Missbrauchsfreiheit durch die EIU nicht zu gewährleisten.

Es ist einem EIU nicht möglich eine missbräuchliche Nutzung vollkommen auszuschließen, solange Sanktionsmöglichkeiten sich alleine gegen EIU richten. Als Hafenbahn betreiben wir etliche Standorte, die unbesetzt sind, in denen nur Rangierfahrten stattfinden und in denen die EVU dem zuständigen Fahrdienstleiter oder Weichenwärter, der diese

Bereiche nicht einsehen kann, die Rangierbewegungen melden müssen. Diese Bereiche sind durch das EIU mit vertretbarem Aufwand nur stichprobenhaft kontrollierbar. Das EIU ist hier auf die korrekte Verhaltensweise der EVU angewiesen. Es ist dem EIU aber nicht einmal in jedem Fall möglich, nachzuweisen, ob die eigene Infrastruktur von EVU genutzt wurde, die gar keinen Vertrag mit dem EIU geschlossen haben oder ob sich die EVU gegenseitig behindern. Sollte das Gesetz in der Form ausgelegt werden, dass ein EIU seine Infrastruktur in dieser umfassenden Form überwachen muss, wären erhebliche Kostensteigerungen die Folge. Diese sind auf dem Markt wie bereits beschrieben nicht durchsetzbar. Daraus folgt, dass EIU entweder gezwungen werden, gegen geltendes Recht zu verstoßen oder ganze Anlagenbereiche nicht mehr zu betreiben. Beide Möglichkeiten entsprechen nicht den Zielen dieses Gesetzes.

Dieser Paragraph sollte außerdem um einen Absatz ergänzt werden, in dem EVU / Zugangsberechtigte (ZB) verpflichtet werden, mit EIU zusammenzuarbeiten, sich über die Eisenbahninfrastruktur zu informieren, die sie nutzen wollen, und mit anderen EVU zusammenzuarbeiten, die dieselbe Infrastruktur nutzen.

§ 4 (2) ERegG:

Die neuen Regelungen des § 4 (2) ERegG werden von uns ausdrücklich begrüßt, da sie insgesamt zu einer Verbesserung des Leistungsangebots in den Serviceeinrichtungen führen dürften. Zudem bietet eine Bündelung von Rangierdienstleistungen gerade für Hafeneisenbahnen mit Blick auf die Schnittstelle „See“ wesentliche Vorteile. Es bleibt allerdings die offene Frage, wie die diskriminierungsfreie Angebotsstellung und Leistungserbringung durch die rangierenden EVU überwacht werden soll, da hierfür im Gesetzentwurf keine Nachweispflichten vorgesehen wurden. Der in der beigefügten Kommentierung hervorgehobene Umstand, dass i.d.R. ausschließlich die EIU mit (immer weitergehenden) Pflichten belegt werden, ist zutreffend und sollte Gegenstand weiterer Überlegungen sein, wie das offensichtliche Ungleichgewicht von Rechten und Pflichten der EIU ggü. den EVU zu verändern ist.

§ 4 (7) ERegG:

Dieser Absatz sollte dahingehend präzisiert werden, dass es EIU freistehen muss bei Wahlfreiheit auch dann die objektiv sicherere Variante in ihren Bestimmungen über die Betriebssicherheit vorzuschreiben, wenn diese Variante für EVU mit höherem Aufwand verbunden ist. Sicherheit muss unbedingten Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen haben.

§ 4 (8) ERegG:

Mit diesem Absatz wird der Regulierungsbehörde das Recht zugestanden, unmittelbaren Einfluss auf den Inhalt der SNB/NBS und der Verträge zu nehmen. Dieses Recht ist zu weitgehend und widerspricht der Vertragsfreiheit und der unternehmerischen Freiheit der EIU. Es ist für EIU selbstverständlich, gesetzeskonforme SNB/NBS und Verträge aufzusetzen. Das Recht, diese zu formulieren, muss aber allein bei den EIU bleiben. Der Absatz sollte ersatzlos gestrichen werden.

6. **§ 4 (11) ERegG:**

Aus der unverzüglichen Informationspflicht der EIU darf keine Verpflichtung einer 24-stündigen Besetzungspflicht beim EIU resultieren. Die Formulierung sollte entsprechend angepasst werden. Gerade bei kleineren EIU wie Hafenbahnen ist die Verwaltung, die derartige Informationen allgemein bekannt geben kann, nur zu normalen Bürozeiten besetzt. In dieser Zeit können EVU über planbare Maßnahmen informiert werden. Außer-

halb dieser Zeiten ist eine allgemeine Information nicht möglich. Eine 24-stündige Besetzung in der Verwaltung vorzuhalten ist für kleine EIU wirtschaftlich nicht tragbar.

Der Paragraph sollte außerdem um eine Informationspflicht für EVU erweitert werden. So sollten EVU EIU alle relevanten Informationen wie zum Beispiel Verspätungen umgehend und unaufgefordert zur Verfügung stellen.

7. § 9 Antragstellung

§ 9 (2) ERegG:

Die Regelungen dieses Absatzes greifen zu kurz. Eine Verpflichtung zur Abstimmung zwischen den Betreibern der Schienenwege ist sicher sinnvoll, eine Verpflichtung zur Organisation müsste den EVU obliegen. Außerdem sollten sich EIU untereinander abstimmen, da gerade auch der mögliche Zugang zu einer Serviceeinrichtung für die Durchführung einer Eisenbahnverkehrsleistung von entscheidender Bedeutung ist. Auch hier muss die Verantwortung für die Organisation allerdings beim EVU/ZB liegen, da dieser weiß, was er wohin transportieren soll. Dem Betreiber von Schienenwegen oder allgemeiner den EIU fehlen häufig entscheidende Angaben, um derartige Zugtrassen durchgehend organisieren zu können. Die EVU und ggf. deren Auftraggeber sind hier in die Pflicht zu nehmen.

8. § 13 Nutzungsbedingung für Serviceeinrichtungen

§ 13 (2) ERegG:

Wir weisen daraufhin, dass die Kapazitätsmerkmale für Serviceeinrichtungen nicht durch das Gesetz definiert werden. Damit wird es auch keine einheitliche Definition der Kapazitätsmerkmale geben können. Für Betreiber von Serviceeinrichtungen ist diese Freiheit in der Definition durchaus sinnvoll. Aus eigener Erfahrung können wir aber feststellen, dass dieser Punkt mit Sicherheit für Diskussionen mit der Regulierungsbehörde bei der Aufstellung neuer NBS führt und auch zu Diskussionen mit EVU/ZB. Daher sollte in diesem Paragraphen klargestellt werden, dass die Definition der Kapazitätsmerkmale dem Betreiber der Serviceeinrichtung obliegt und er diese festlegen muss.

Der zu erwartende Kapazitätsbedarf für Instandhaltungszwecke lässt sich in NBS pauschal nur sehr schwer festlegen und sollte deswegen nicht in den NBS definiert werden müssen. Die Lübecker Hafenbahn betreibt Eisenbahninfrastruktur an fünf miteinander nur über Schienenwege der DB Netz AG verbundenen Standorten. Diese Standorte unterscheiden sich voneinander teilweise extrem. Eine pauschale Angabe zum Kapazitätsbedarf für Instandhaltungszwecke ist nicht möglich und hätte auch keinen für die ZB sinnvollen Informationsgehalt. Dieser Punkt sollte ausschließlich über die allgemeine Informationspflicht gemäß § 4 (11) ERegG abgedeckt werden.

§ 13 (3) ERegG:

Die NBS sind bei den in § 13 (5) ERegG festgelegten Vorlaufzeiten nicht zeitnah auf neuem Stand zu halten. Eine Aktualisierung der NBS betrifft häufig wettbewerbsrelevante Umstände und fällt damit fast immer unter die Bestimmungen des § 13 (5) Nr. 1 und 2. Diese Absätze widersprechen sich insofern.

§ 13 (5) ERegG:

Die in Nr. 1 und Nr. 2 neu aufgenommenen, unverhältnismäßig langen Vorlaufzeiten für Neufassungen und Änderungen der NBS sind aus unserer Sicht unbegründet. Sie stellen

eine erhebliche Einschränkung des unternehmerischen Handelns der Serviceeinrichtungen dar. Durch diese langen Fristen wird eine flexible Anpassung der NBS verhindert. Es ist nahezu unmöglich die NBS auf aktuellem Stand zu halten.

Der Verwaltungsaufwand für die Einführung neuer NBS erhöht sich durch die Vorgabe dieses umfangreichen formalen Verfahrens erheblich und wird zu höheren Kosten führen, die für kleinere Betreiber von Serviceeinrichtungen unverhältnismäßig hoch werden.

Das Recht der Regulierungsbehörde, die Form der zu veröffentlichenden beabsichtigten Neufassungen oder Änderungen von NBS vorzuschreiben, ist ein deutlicher Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Betreiber von Serviceeinrichtungen. Außerdem kann es gerade bei Serviceeinrichtungen, die von Kommunen wie der Hansestadt Lübeck betrieben werden, zu Konflikten mit Vorgaben kommen, die sich aus der Satzung und dem vorgegebenen Verwaltungsverfahren innerhalb der jeweiligen Kommune ergeben. Betreibern von Serviceeinrichtungen sollten über die Form der zu veröffentlichenden Neufassungen oder Änderungen der NBS keine Vorschriften seitens der Regulierungsbehörde aufgegeben werden dürfen.

Die im Kommentar genannte Begründung, nach der Serviceeinrichtungen stets Anfangs- und Endpunkt von Zugfahrten sind und deshalb eine Regelung entsprechend der Schienenwegsbetreiber erforderlich sei, ist unzutreffend. In der Mehrzahl der Serviceeinrichtungen finden keine Zugfahrten statt. Ebenfalls gibt es eine Vielzahl von Serviceeinrichtungen, bei uns beispielsweise eine Waggonwerkstatt mit eigener Infrastruktur, die völlig verkehrlich unabhängig von Zugfahrten auf Schienenwegen bedient werden. Es handelt sich häufig nur um Rangierbewegungen zwischen benachbarten Serviceeinrichtungen.

9. **§ 14 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Serviceeinrichtungen**

§ 14 (2) ERegG:

Die Verpflichtung der Betreiber von Serviceeinrichtungen, Instandhaltungen so zu betreiben, dass die Interessen der ZB nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden, sollte präzisiert werden. Sperrungen für planbare Instandhaltungsarbeiten müssen auch in nicht nutzungsfreien oder -armen Zeiten durchgeführt werden dürfen. Betreiber von Serviceeinrichtungen sind immer bemüht, die Nutzung ihrer Anlagen möglichst umfassend und ohne Einschränkungen zu gewährleisten. In der Regel werden Instandhaltungen in Zeiten geringer Nutzung durchgeführt. Aus verschiedenen Gründen unter anderem Arbeitszeitregelungen und damit verbunden Lohnregelungen, Ausschreibungsverfahren, Witterungsbedingungen ist dieses nicht immer möglich. Betreibern von Serviceeinrichtungen sollte daher die Freiheit eingeräumt werden, ihre Instandhaltungen in Abstimmung mit den ZB frei zu planen. Eine Verpflichtung sollte nicht vorgeschrieben werden.

§ 14 (3) ERegG:

Die Verpflichtung sollte den ZB/EVU aufgegeben werden, da nur sie an die Informationen gelangen können, die für die Abwicklung der gesamten Transportkette und damit auch über den gesamten Transportweg erforderlich sind. Den Betreibern der Schienenwege und den Betreibern der Serviceeinrichtungen kann allenfalls eine Verpflichtung zur Abstimmung vorgegeben werden, nachdem die ZB/EVU Nutzungsanträge mit allen erforderlichen Informationen abgegeben haben. Für ZB/EVU sollte zusätzlich eine Informationspflicht zu Anfang, Ziel und Zweck Ihrer Fahrten gegenüber den EIU aufgegeben werden. Außerdem sollten ZB/EVU verpflichtet werden, die Abwicklung Ihrer Verkehre von Anfang bis Ende einschließlich Be- und Entladung, erforderliche Abstellungen usw. selbstständig zu organisieren und die betroffenen EIU mit allen erforderlichen Informationen zu versor-

gen.

10. **§ 25 Befugnisse der Regulierungsbehörde**

§ 25 Nr. 2:

Aus unserer Sicht müssen die Regelungen des § 25 Nummer 2 präzisiert werden. Es ist zunächst ureigenste Entscheidung des Unternehmens, in welcher Form und mit welcher Datenstruktur die eigenen Kostenrechnungen durchgeführt werden. Insbesondere sollte nach unserem Verständnis die Regulierungsbehörde den Unternehmen Vorgaben zur Datenstruktur nur dann machen dürfen, wenn hiermit keine unverhältnismäßigen Kosten (etwa eine zwangsweise Veränderung der genutzten Hard- und Software) für die Unternehmen verbunden sind. Es sollten generell nur allgemeingebäuchliche und änderungssichere Datenformate (wie zum Beispiel pdf) verwendet werden.

11. **Unterabschnitt 2 Entgelte für den Zugang zu Schienenwegen und Personenbahnhöfen**

Diese Überschrift ist irreführend, da in diesem Unterabschnitt auch Regelungen getroffen werden, die für Serviceeinrichtungen gelten. Durch eine derartige Einschränkung in der Überschrift lässt sich nicht mehr eindeutig erkennen, welche Regelungen für alle EIU und welche nur für bestimmte Teilgruppen gelten.

Gelten Paragraphen für alle EIU, sollte eine entsprechende Formulierung gewählt werden. Nur wenn Regelungen explizit für eine oder mehrere Teilgruppen gelten, sollten diese auch genannt werden.

12. **§ 34 Ermittlung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege**

§ 34 (6) ERegG:

Mit diesem Paragraphen werden auch für Betreiber von Serviceeinrichtungen zusätzliche Nachweispflichten bezüglich der Wirkung des Anreizsystems festgelegt. Das zusätzliche Zusammenstellen der erforderlichen Daten und die Darstellung der Auswirkungen zur Erfüllung der Nachweispflichten erfordern einen höheren Verwaltungsaufwand und führen zu höheren Kosten auf Seiten des EIU. Dem zusätzlichen Aufwand kann sich ein EIU nur durch Antrag entziehen, der ebenfalls zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeutet.

13. **§ 37 Veröffentlichungspflichten**

In § 37 wird eine generelle Veröffentlichungspflicht der Entgelte von EIU normiert. Ausweislich der beigefügten Kommentierung gilt diese Pflicht für Betreiber der Schienenwege und Personenbahnhöfe. Entweder sollte Absatz 1 eindeutig formuliert werden oder der Kommentar müsste überarbeitet werden.

14. **§ 38 Dokumentationspflichten**

Die in § 38 ERegG vorgeschriebenen Dokumentationspflichten, die dem Antrag auf Genehmigung beizufügen sind, sind erheblich und erfordern neben der Ermittlung und Darstellung der Daten auch noch eine Archivierung für 10 Jahre. Dieser erhöhte Verwaltungsaufwand führt nur zu erhöhten Kosten und ist bei einem Kostendeckungsgrad auf Seiten der EIU von deutlich unter 100 % nicht nachvollziehbar und auch in keiner Form wirtschaftlich vertretbar.

Aus der Formulierung dieses Paragraphen ist nicht eindeutig ableitbar, ob er nur für Betreiber von Schienenwegen und Personenbahnhöfen oder ob er für Eisenbahninfrastrukturunternehmen allgemein gültig ist. Da er zu Unterabschnitt 2 gehört, ist ersteres wahrscheinlich. Die Verpflichtung gilt in dieser Formulierung allerdings allgemein für EIU und damit auch für Betreiber von Serviceeinrichtungen. Die Formulierung ist zu präzisieren.

15. **§ 39 Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen**

§ 39 (2) ERegG:

Der Verweis auf § 34 (5) Satz 2 bis 5 ist falsch. Vermutlich ist § 34 (6) Satz 2 bis 5, ggf. sogar Satz 1 bis 5 gemeint. Der Verweis ist zu korrigieren.

16. **§ 54 Marktbeobachtung und Studien**

§ 54 (2) ERegG:

Die Verpflichtung, Daten in einer bestimmten Form allein zu Marktbeobachtungszwecken und Studien zur Verfügung zu stellen, stellt einen erheblichen Verwaltungsaufwand dar, der gerade bei kleineren EIU nur zu Kostensteigerungen führt.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

17. **§ 5a Aufgaben und Befugnisse des Eisenbahnaufsichtsbehörden**

§ 5a (4) Nr. 3 AEG:

Aus unserer Sicht müssen die Regelungen dieses Paragraphen präzisiert werden. Es ist zunächst ureigenste Entscheidung des Unternehmens, in welcher Form und mit welcher Datenstruktur die erforderlichen Daten erhoben und dokumentiert werden. Insbesondere sollte nach unserem Verständnis die Eisenbahnaufsichtsbehörde den Unternehmen Vorgaben zur Form der zu übermittelnden Informationen, zu zulässigen Datenträgern und Übertragungswegen nur dann vorschreiben dürfen, wenn hiermit keine unverhältnismäßigen Kosten (etwa eine zwangsweise Veränderung der genutzten Hard- und Software) für die Unternehmen verbunden sind. Es sollten generell nur allgemeingebräuchliche und änderungssichere Datenformate (wie pdf u.ä.) verwendet werden. Der elektronische Zugriff auf die Daten und informationstechnischen Systeme kann nur vor Ort im Beisein der Mitarbeiter des EIU ermöglicht werden. Ein Direktzugriff der Eisenbahnaufsichtsbehörde ist aus sicherheitstechnischen und datenschutzrechtlichen Gründen, aus Gründen des Aufbaus bestimmter Software und aus lizenzrechtlichen Gründen nicht möglich. Der entsprechende Passus sollte nicht in das Gesetz aufgenommen werden.

18. **§ 11 Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen**

Der Eisenbahnverkehr in Häfen unterliegt in kurzen Intervallen immer wieder veränderten Kundenanforderungen, die unter anderem durch unterschiedliche Ladungsarten und Schiffsanläufe, aber auch konjunkturelle Schwankungen und Verlagerungseffekte entstehen. Diese Änderungen erfordern häufig eine kurzfristige Anpassung der Infrastruktur. Der Gesetzentwurf des ERegG und das Änderungsgesetz für die Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sehen wesentliche Einschränkungen vor. Insbesondere die Einbeziehung der Serviceeinrichtungen in den bekannten Stilllegungsparagraphen (§11 AEG) stellt einen erhöhten Aufwand dar und schränkt die Flexibilität erheblich ein.