

liegt, veranschaulicht ein Beschluss des VG Darmstadt: Ein Innenstadtverbot für Fußballfans mittels Allgemeinverfügung im Vorfeld eines Fußball-Bundesligaspiels hat das Gericht gleich aus mehreren Gründen für rechtswidrig erachtet.<sup>28</sup> Hier wurden sämtliche »Anhänger/Fans von Eintracht Frankfurt (erkennbar durch Fanbekleidung, Skandierung von Parolen und sonstigem Auftreten)«<sup>29</sup> mit einem Aufenthaltsverbot in weiten Teilen des Innenstadtbereichs von Darmstadt belegt. Dieses Beispiel zeigt, dass typisierendes Vorgehen – jenseits des Phänomens des Racial Profiling – Grenzen unterliegt. Effektive Gefahrenabwehr bedarf jedoch – gerade im Zuge von Großveranstaltungen bzw. erwartbarer Massenansammlungen – der Eingrenzung eines möglichen Kreises von Verantwortlichen im Vorhinein. Dies befreit die Polizei selbstredend nicht von der Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen der jeweiligen Ermächtigungsgrundlagen in concreto und der individuellen Verantwortlichkeit des jeweiligen Adressaten (§§ 4, 5 PolG NRW).

Dass Lageerkenntnisse, auch bzgl. eines bestimmten Personenkreises, durchaus Berücksichtigung finden dürfen, kommt auch in einer Entscheidung des VG Köln anschaulich zum Ausdruck: »Liegen Erkenntnisse vor, dass Delikte von Personen aus bestimmten Herkunftsländern bzw. von Personen mit einem bestimmten äußeren Erscheinungsbild begangen werden, ist es nicht zu beanstanden, wenn derartige äußere Merkmale, die diesem Täterkreis zuzuordnen sind, sei es beispielsweise die Hautfarbe, das Alter, das Geschlecht und auch die Kleidung bei der Entscheidung mit berücksichtigt werden. Hingegen darf die Hautfarbe des Betroffenen nicht das ausschlaggebende Kriterium für eine Ausweiskontrolle sei.«<sup>30</sup> Dann erfolgt die Berücksichtigung von Merkmalen wie Hautfarbe oder Herkunft auch nicht – in den Worten des ECRI – »ohne objektive und vernünftige Begründung«<sup>31</sup>.

Der erwähnte Tweet der Polizei dürfte jedenfalls ungeschickt sein, »infiziert« die getätigten Einzelmaßnahmen hingegen nicht derart, dass diese als Racial Profiling zu bezeichnen wären. Vielmehr handelt es sich um die Berücksichtigung von aktuellen Lageerkenntnissen.<sup>32</sup> Typisierungen finden sich in vielfältigen Bereichen des Gefahrenabwehrrechts und unterliegen schon ungeachtet der Vorgaben des Art. 3 Abs. 3 Satz 1 GG Grenzen. Anhaltspunkte dafür, dass diese in concreto nicht eingehalten wurden, sind derzeit nicht ersichtlich.

#### IV. Fazit

Das Schlagwort des »Racial Profiling« hilft bei der rechtlichen Bewertung der polizeilichen Maßnahmen in der Silvesternacht 2016/17 kaum weiter. Ein typisierendes Vorgehen ist – in Grenzen – zulässig. Auf aktuelle Lageerkenntnisse und Erfahrungswerte der Vergangenheit abzustellen ist grundsätzlich legitim, solange die Voraussetzungen für die Einzelmaßnahmen in concreto vorliegen. Zu dieser Erkenntnis gelangt man auch ohne Bemühung des Begriffs des Racial Profiling.

28 VG Darmstadt, Beschl. v. 28.04.2016 – 3 L 642/16.DA. Dazu: J. Froese, JuS 2017, 50 ff.; T. Hebler, JA 2016, 878 ff.; W. Hecker, NVwZ 2016, 1301 ff.

29 So die Formulierung in der Allgemeinverfügung der Stadt Darmstadt, vgl. VG Darmstadt, Beschl. v. 28.04.2016 – 3 L 642/16.DA.

30 VG Köln Urt. v. 10.12.2015 – 20 K 7847/13, BeckRS 2016, 40701, beck-online.

31 Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz (Fußn. 9), S. 4.

32 Vgl. auch H. Bubrowski, Silvester in Köln: Die Polizei und das Racial Profiling, <http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/silvester-in-koeln-die-polizei-und-das-racial-profiling-14602677.html> (Abruf: 03.01.2017); zu den berücksichtigungsfähigen Prognoseregelungen vgl. auch: Gusy/Worms (Fußn. 23), § 1 PolG NRW, Rdnr. 112 ff.

## Berichte

### Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XXII

von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stüer, Münster/Osnabrück\*

**Die Eisenbahnrechtlichen Forschungstage fanden unter Leitung von Prof. Dr. Jürgen Kühling, Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, Immobilienrecht, Infrastrukturrecht und Informationsrecht, zugleich als Gemeinschaftsveranstaltung von BNetzA und EBA nun schon zum zweiten Mal an der Universität in Regensburg statt. Die Beratungen der Eisenbahnjuristen in der Zeit vom 14. und 15.09.2016 befassten sich vor allem mit dem am 02.09.2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetz und weiteren aktuellen eisenbahnrechtlichen Themen.**

Nach einer Begrüßung durch Kühling, den Vizepräsidenten der BNetzA Dr. Wilhelm Eschweiler (Bonn) und den Vize-

präsidenten des EBA Dr. Andreas Thomasch (Bonn) stand zunächst die Umsetzung der Recast-RL (Richtlinie 2012/34/

\* Zu den vorangegangenen Tagungen Stüer/Hermanns, DVBl 1999, 27; DVBl 1999, 1570; DVBl 2001, 179; DVBl 2001, 1653; Stüer, DVBl 2003, 381; Berka, DVBl 2004, 103; Stüer/Berka, DVBl 2004, 1326; DVBl 2005, 1365; DVBl 2006, 1360; Stüer, DVBl 2007, 1349; DVBl 2008, 1368; DVBl 2009, 1498; DVBl 2010, 1220; Stüer/Berka, DVBl 2011, 1342; Stüer/Urbisch, DVBl 2012, 1484; Stüer/Berka, DVBl 2013, 1507; Stüer, DVBl 2014, 1377; Stüer, DVBl 2015, 1502. Vgl. auch den demnächst erscheinenden Tagungsband Kühling, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XXII, 2017. Zur Geschichte der Fachtagungen Stüer/Berka, DVBl 2004, 1326.

EU des EP und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) durch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) im Vordergrund. Damit wurde in Regensburg eine Tradition gepflegt, die im Jahre 1995 unter der Leitung von Prof. Dr. Willi Blümel (Speyer/Wilhelmsfeld) und Prof. Dr. Hans-Joachim Kühlwetter (Köln) in Speyer begonnen hatte und seit dem Jahre 1999 durch Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch in Tübingen fortgesetzt wurde.

### 1. Neue Rechtssetzung

Seit der Eisenbahnrechtstagung 2015 hat es eine Reihe von Veränderungen im Bereich der Rechtssetzung gegeben, über die Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) in seinem jährlichen, wie immer mit Spannung erwarteten Überblick über Gesetzgebung und Rechtsprechung berichtete.

Im Unionsrecht sind die drei Einzelrechtsakte der »technischen Säule« des Vierten Eisenbahnpaketes veröffentlicht worden und am 15.06.2016 in Kraft getreten. Bereits am 05.10.2015 hatten sich die Verkehrsminister im Europäischen Rat über den politischen Teil des Vierten Eisenbahnpaketes geeinigt. Dies beinhaltet einen Fortbestand von integrierten Konzernen (Netz und Betrieb) sowie eine Marktöffnung für den bislang nur inländischen Schienenpersonennahverkehr. Am 19.04.2016 erfolgte dann auch eine Einigung zwischen dem Ministerrat der EU, der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament.

Einen Meilenstein bildet auf nationaler Ebene das Eisenbahnregulierungsgesetz, das die Recast-RL in nationales Recht umgesetzt hat und mehr Wettbewerb auf der Schiene erreichen will. Es verbietet u.a. für den Besitzer von Schienenwegen, Trassen willkürlich festzulegen. Zugleich löst das ERegG u.a. die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ab. Neue Eisenbahnrechtsverordnungen sind hinzugetreten. Die Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften setzt europäische Vorgaben um und passt die Triebfahrzeugverordnung, die EBO und ESiV an die aktuellen Erfordernisse der Praxis an. Die Zehnte Verordnung ändert die BEGebV und die TEiV.

Noch Ende 2015 wurde das Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts verabschiedet. Der Rechtsrahmen für die öffentliche Auftragsvergabe soll reformiert, modernisiert, vereinfacht und anwendungsfreundlicher gestaltet werden. Wesentliche Regelungen finden sich zusammengeführt im GWB und hinsichtlich der Vergabeverfahren in Rechtsverordnungen, die durch eine Mantelverordnung miteinander verknüpft sind. Für den Eisenbahnsektor ist die Sektorenverordnung, die für die Vergabe von Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasser- und der Energieversorgung durch Sektorenauftraggeber spezielle Regelungen trifft, wichtig.

Mit den im Dezember 2016 in Kraft getretenen Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes) erfolgt eine Anpassung an den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030, § 8 Abs. 1 wird modifiziert. Bei den Dringlichkeitsstufen werden »Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung«, »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« und »Weiterer Bedarf« unterschieden. Nachrangig hierzu treten Vorhaben des sog. »Potenziellen Bedarfs«.

### 2. Das Eisenbahnregulierungsgesetz

Das im Herbst 2016 in Kraft getretene ERegG setzt die Recast-RL in nationales Recht um. Die inhaltlichen Schwerpunkte sind gesonderte Entflechtungsregeln für Serviceeinrichtungen (Art. 13 Abs. 3 RL). Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen dürfen die Kosten der Leistungserstellung zzgl. einem angemessenen Aufschlag nicht übersteigen (Art. 31 Abs. 7 RL). Die Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsbehörden wird garantiert (Art. 55 RL). Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich v. 29.08.2016 orientiert sich an dem Modell einer »Eins-zu-eins-Umsetzung«. Das deutsche Artikelgesetz enthält in Art. 1 sozusagen als Herzstück das ERegG mit Allgemeinen Bestimmungen (§§ 1 bis 4 ERegG), zur Entwicklung des Eisenbahnsektors (§§ 5 bis 17 ERegG), zur Erhebung von Entgelten und zur Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr (§§ 18 bis 62 ERegG), zu Wartungseinrichtungen (§§ 63 bis 65 ERegG), zur Regulierungsbehörde (§§ 66 bis 79 ERegG) sowie zu Übergangs- und Anwendungsvorschriften (§§ 80, 81 ERegG), erläutert Prof. Dr. Markus Ludwigs (Universität Würzburg) in seinem Überblick über die neuen Vorschriften.

Weitere Regelungen des ArtG betreffen Änderungen des AEG (Art. 2), des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (Art. 3), des BNetzA-Gesetzes (Art. 4), des PBefG (Art. 5) und die Aufhebung des bisherigen Rechts (EIBV, EBHaftPfV, EBZugB) (Art. 6).

Entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben werden die Entflechtungsvorgaben aus dem AEG weitgehend übertragen, eine Pflicht zum transparenten Ausweis der öffentlichen Gelder in der Rechnungsprüfung durch § 7 Abs. 5 ERegG klargestellt und explizite Entflechtungsvorschriften für Betreiber von Serviceeinrichtungen in § 12 ERegG übernommen. Zudem erfolgt eine unionsrechtlich fundierte Zuständigkeitsübertragung auf die BNetzA als Konsequenz aus Art. 55 Abs. 1 Satz 1 Recast-RL als »einzige nationale Regulierungsstelle«.

Im Bereich der Zugangs- und Entgeltregulierung werden die Basisnormen aus §§ 10 ff. ERegG durch unterschiedliche Normkomplexe in Kapitel 3 des ERegG konkretisiert, das Diskriminierungsverbot in § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG a.F. zum Dreiklang aus Angemessenheit, Diskriminierungsfreiheit und Transparenz fortentwickelt, die Regelungen über Werksbahnen (§ 15 ERegG, §§ 2 Abs. 7, 3 Abs. 2 AEG) dogmatisch neu konzipiert und die Liste der Serviceeinrichtungen bzw. der darin erbrachten Leistungen in Anlage 2 Nr. 2 punktuell erweitert.

§ 37 ERegG führt eine Trassen- und Stationsprelsbremse ein, indem die Erhöhung von Trassen- und Stationspreisen an die Dynamisierung der den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel gekoppelt wird. Das wirft allerdings die Frage auf, ob es sich dabei um einen unverhältnismäßigen Eingriff in die grundrechtliche Preisbindungsfreiheit aus Art. 12 Abs. 1 GG bzw. das Privatwirtschaftlichkeitsgebot in Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG handelt, fügte Ludwigs kritisch hinzu. § 4 BEVVG stärkt die politische Unabhängigkeit der BNetzA.

In Angleichung an die Sektoren Energie, Telekommunikation und Post ist ein eisenbahnrechtliches Beschlusskammerverfahren eingeführt worden. Die Kammer ist mit einem Vor-

sitzenden und zwei beisitzenden Mitgliedern besetzt. Das Verfahren ist parallel zu den anderen Sektoren justizförmlich ausgestaltet. Das Beschlusskammerverfahren kann zur Stärkung der Transparenz und zur Erhöhung der Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde durch die Einführung des Kollegialprinzips beitragen. Ohne Widerspruchsverfahren schließt sich ein dreizügiges verwaltungsgerichtliches Verfahren an, schloss Ludwigs seinen Rundgang durch das ERegG ab.

Prof. Dr. Karsten Otte (BNetzA, Bonn) machte vor diesem Hintergrund auf die zahlreichen noch offenen Fragen aufmerksam, die der Lösung harren. Die erfolgte »Eins-zu-eins-Umsetzung« des Unionsrechts berge die Gefahr, dass gegenüber den bisherigen nationalen Regelungen Systembrüche und Unausgewogenheiten entstehen, die erst über einen längeren Zeitraum in der Praxis abgeschliffen werden müssten.

Von einem vergleichbaren Grundtenor war auch die anschließende Podiumsdiskussion gekennzeichnet, zu der sich unter Leitung von Kühling neben Otte Dr. Johannes Berg (DB Netz AG Frankfurt am Main), Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. Berlin) und RA Dr. Bernd H. Uhlenhut (Forschungsstelle für deutsches und Internationales Eisenbahnrecht, Dortmund) versammelt hatten.

### 3. Der einheitliche Europäische Eisenbahnraum

Bereits zu Beginn der Tagung waren grundsätzliche Fragen auf den Plan getreten. Sind eigentlich die Ziele und Konzepte der europäischen Bahnreform aufgegangen und ist eine Revitalisierung des Eisenbahnsektors eingetreten? Ist ein einheitlicher europäischer Binnenmarkt für Eisenbahndienstleistungen durch einen freien Zugang zu den Eisenbahnmärkten erreicht und sind mehr Innovation, günstigere Preise und bessere Dienstleistungen für die Kunden durch mehr Wettbewerb hergestellt und ist die Interoperabilität der technischen Eisenbahnsysteme gelungen?

Dr. Thomas Kaufmann (Europäische Kommission Vertretung in Deutschland, Berlin) sah in der Gesamtbilanz Licht- und Schattenseiten. Trotz aller Anstrengungen auf europäischer Ebene und der europäischen Regulierungsanstrengungen stagniert der Marktanteil der Schiene bei 8 % im Personenverkehr, im Güterverkehr ist sogar seit 2000 ein leichter Rückgang auf 11,7 % in 2014 zu verzeichnen. Trotz hoher öffentlicher Subventionen sei das Verbrauchervertrauen gering und die grenzüberschreitenden Aktivitäten seien nicht sehr ausgeprägt. Vielmehr gebe es in weiten Bereichen noch ungenutzte Kapazitäten. Das Interesse der Privatwirtschaft sei zumeist nicht sonderlich groß, in den Eisenbahnsektor zu investieren. Erfolge seien wohl nur bei einer entschlossenen Liberalisierung zu erreichen.

### 4. Verpflichtungszusage der DB AG: Missbrauchsverfahren des BKartA im Bereich Fahrkartenvertrieb

Die DB AG und die Wettbewerbsbahnen im Nahverkehr sind Mitglieder im Tarifverband bundeseigener und nicht bundeseigener Bahnen (TBNE). Vertragliche Verpflichtungen zur Durchtarifierung zwingen die (nicht bundeseigenen) NE-Bahnen, Fernverkehrsfahrkarten der DB AG in ihren Nahverkehrszügen zu akzeptieren (Abwärtskompatibilität).

Allerdings hat die DB AG den NE-Bahnen den Vertrieb von DB AG-Ferntickets überwiegend verweigert. Die NE-Bahnen haben sich daher über eine verpflichtende Koppelung von Tarif- und Vertriebsverträgen durch die DB AG beim Bundeskartellamt (BKartA) mit Hinweis auf aus ihrer Sicht bestehende Wettbewerbsverzerrungen beschwert. Die Beschwerden richteten sich auch dagegen, dass die NE-Bahnen an die DB AG höhere Provisionen zahlen müssen als umgekehrt sowie über zu hohe Provisionen der DB AG, berichtete Silke Hossenfelder (BKartA 9. Beschlussabteilung, Bonn). In einer vorläufigen kartellrechtlichen Würdigung hat das BKartA die Beschwerde als im Kern für berechtigt angesehen.

Das BKartA hat die daraufhin gegebenen Zusagen der DB AG durch Beschluss nach § 32 GWB bis Ende 2023 für verbindlich erklärt. Hierdurch wird das Geschäft des Fahrkartenverkaufs für die Wettbewerber der DB AG verbessert und es werden Nachteile auf verschiedenen Märkten im Bereich des Eisenbahnwesens verringert.

### 5. Gleisanschlusskosten

Will ein Eisenbahnunternehmen eine angrenzende Eisenbahninfrastruktur nutzen, stellt sich die Frage, wer die Kosten des Anschlusses hierfür trägt. Nach § 13 AEG hat jede Eisenbahn angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.

Das BVerwG hat in entsprechenden Grundsatzurteilen (v. 03.03.2016 – 6 C 63 und 64.14 – NVwZ-RR 2016, 563), über die RiBVerwG Carsten Hahn (Leipzig) berichtete, entschieden, dass § 13 Abs. 2 AEG keine gesetzliche Pflicht des den Anschluss begehrenden Eisenbahnunternehmens enthält, die Kosten des Anschlusses dem Grunde nach zu tragen. Es entspricht allerdings regelmäßig der Billigkeit, dass der Anschließer die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung der Weiche zu tragen hat und lediglich in atypischen Fallkonstellationen eine abweichende Kostenverteilung in Betracht kommt. Die Kosten eines erforderlichen Rückbaus der Anschlussweiche können dem anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmen nur dann nach § 13 Abs. 2 AEG auferlegt werden, wenn es den Einbau selbst verlangt hat oder soweit es durch die nutzungsbedingte Verzögerung des Rückbaus Mehrkosten verursacht.

### 6. Betriebspflicht der Betreiber von Schienenwegen

Betreiber von Schienenwegen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet, lautet der neu gefasste § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG 2016. Dies stellt klar, dass es eine Betriebspflicht der Betreiber von Schienenwegen gibt (BT-Drucks. 18/8334, S. 134). Die Betriebspflicht versteht sich vor dem Hintergrund der staatlichen Gewährleistungsverantwortung (Art. 87e Abs. 4 GG), der Gemeinwohlbindung wegen vorangegangener Enteignungsmöglichkeit (Art. 14 Abs. 3 GG) und der Finanzierung der Schienenwege aus Steuermitteln, machte Prof. Dr. Georg Hermes



(Goethe-Universität Frankfurt) deutlich. Die Betreiberpflichten bestehen allerdings nur im Rahmen der Gesetze. Besonders zu schützende Fledermäuse etwa, andere zu beachtende Naturschutzbelange oder bundespolizeiliche Betriebsuntersagungen können die Betriebspflichten einschränken oder ganz entfallen lassen. Zudem sind die Vorgaben des Eisenbahnplanungsrechts und des Eisenbahnsicherheitsrechts einzuhalten. Auch aus dem Umweltrecht sowie aus dem Gefahrenabwehrrecht können sich Beschränkungen ergeben. Die Betriebspflicht kann auch die Verpflichtung des Betreibers beinhalten, Hindernisse etwa wegen Personalmangels (Krankheit, Urlaub wie im Jahre 2013 am Stellerwerk in Mainz) zeitnah zu beseitigen. Dabei haben BNetzA und EBA »gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit zu schaffen, der dazu dient, eine Beschränkung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern« (§ 6 Abs. 2 Satz 1 BEVVG).

### 7. Trimodale Terminals

Der Umschlag von Gütern erfolgt nicht selten in Terminals, die mehrere Verkehrswege verbinden. Über Schiffe werden die Güter an den Terminal herangefahren, dort verladen und auf die Straße oder die Schiene verbracht. Um hier mehr Wettbewerb zu ermöglichen, sind für derartige Güterterminals gesetzliche Zugangsrechte eingeräumt. Nach § 14 Abs. 1 AEG muss eine diskriminierungsfreie Benutzung der betriebsbezogenen Eisenbahninfrastruktur gewährleistet werden. Dazu gehören auch Serviceeinrichtungen (§ 2 Abs. 3c AEG), die zur Eisenbahninfrastruktur zählen (BVerwG, Urt. v. 13.06.2012 – 6 C 42.10 – NVwZ 2012, 1541), wobei ein weites Begriffsverständnis anzulegen ist (BVerwG, Beschl. v. 08.01.2015 – 6 B 36.14 – NuR 2015, 117). Entscheidend ist, ob eisenbahnbetriebsbezogene Leistungen angeboten werden (VG Köln, Urt. v. 13.11.2015 – 18 K 3987/14 –), erläuterte Ulrike Weyers, die Leiterin des Referats Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen der BNetzA, Bonn. Auch Laderampen, Zugangswege für Güter und Zugangsstraßen gehören dazu – ebenso Grundstücke, Gebäude und Ausrüstungen, um die jeweiligen Leistungen erbringen zu können. Das gilt für die Be- und Entladung von Gütern von der und auf die Schiene, die Verzahnung der Verkehrsträger und verbundene Leistungen (§ 11 Abs. 2 ERegG) sowie Zusatz- und Nebenleistungen (§ 14 Abs. 1 ERegG).

Die planungsrechtliche Zulassung solcher Güterumschlagsanlagen kann schwierige Kompetenzfragen hervorrufen. So kann der trimodale Umschlag von Gütern zwischen Wasserstraße, Schiene und Straße mit dem Bau eines Hafenbeckens und einem flächenmäßig mehrfachen Umgriff an landseitigen Anlagen, die durch Gleisanlagen angebunden werden sollen, nicht in einem einheitlichen, wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zugelassen werden. Vielmehr sind jeweils eigene Zulassungsverfahren durchzuführen (BVerwG, Urt. v. 19.02.2015 – 7 C 10.12 und 7 C 11.12 – DVBl 2015, 767 m. Anm. Stüer – Hafen Köln-Godorf; Stüer, BauR 2013, 1617 – US-Hospital Weilerbach).

### 8. Kapazitätsengpässe durch Baustellen und Überlastungen im Netz

Rd. 5,5 Mrd. Euro sind im Jahre 2016 in die Infrastruktur investiert worden. In Spitzenzeiten gibt es 850 Baustellen

am Tag. Rd. 3.200 km Schienenwege sowie rd. 150 Brücken werden erneuert oder instandgehalten, erläuterte Astrid Schmitz (Leiterin des EBA-Justiziariats, Bonn) den Umfang der anstehenden Aufgaben. Die für die Infrastrukturentwicklung positive große Zahl an Baumaßnahmen führt zu einer zeitweilig erheblichen Reduzierung der Netzkapazität, was wiederum Auswirkungen auf Fahrplan und Pünktlichkeit hat. Durch die mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz ausdrücklich eingeführte Betriebspflicht für Infrastrukturbetreiber erhält das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe, stichprobenartig zu überwachen, dass bei der Auswahl des Bauverfahrens der Betrieb nur soweit reduziert wird, wie erforderlich. Über die Erforderlichkeit der Einschränkung entscheidet der Infrastrukturbetreiber anhand der Umstände des Einzelfalles wie der Dauer und Kosten der Baustelle, Verkehrsbeeinträchtigung und deren Folgen, Nachhaltigkeit der Baualternativen, Umweltauswirkungen der Baustelle und Einbindung in das netzweite Baukonzept. Dabei wird das Eisenbahn-Bundesamt ihm zukünftig über die Schulter sehen.

### 9. Die Eisenbahnrechtler haben sich in Regensburg etabliert

Weitere Vorträge befassten sich mit der Liquidation von Schäden durch Verspätung, Ausfall und geänderten Streckenführungen (RA Prof. Dr. Patrick Ostendorf LL.M, Orth Kluth, Berlin), Trassenzuweisungen auf überlasteten Schienenwegen (Dr. Alexander Ernet, DB AG, Berlin) sowie der Personalübernahme bei einem Betreiberwechsel (RA Dr. Laurence M. Westen, Heuking Kühn, Lüer, Wojtek, Düsseldorf). Den Abschluss bildete traditionsgemäß der Jahresrückblick von Urs Kramer auf die Rechtsprechung im Eisenbahnrecht, wobei er auch Kuriositäten nicht aussparte. Die Arbeitsplätze bei der Bahn sind offenbar nach wie vor sicher. Denn auch ein siebenstündiger Tiefschlaf einer Zugmitarbeiterin während ihres Dienstes in einem Zugabteil berechtigt nicht zur fristlosen Kündigung. Steigt ein Reisender allerdings in einen falschen Fernbus ein und bemerkt er dies erst viel zu spät, muss er die Rückreise nach Verlassen des Busses selbst bezahlen. Eine defekte Zugtoilette berechtigt in aller Regel nicht zu einem Schmerzensgeld. Und auch der gemeinsame Euroraum hat Folgen. Die DB AG darf Kunden aus Österreich nicht vom Sepa-Lastschriftverfahren ausnehmen, wenn sie es für Deutsche anbietet, urteilte ein Handelsgericht in Wien.

Aber zurück nach Regensburg: Die oberpfälzische Domstadt zeigte sich auch am Rande der Tagung von ihrer besten Seite und bot in der Traditionsgaststätte »Leerer Beutel«, einem im Jahre 1598 errichteten Kornspeicher, im östlichen Teil der Altstadt alles, was Küche und Keller zu bieten hatten. Einst blühende europäische Handelsmetropole und politisches Zentrum des Heiligen Römischen Reiches ist Regensburg heute deutschlandweit die am besten erhaltene mittelalterliche Großstadt und seit 2006 UNESCO-Welterbe, konnte der eine oder andere der Eisenbahnrechtler auf einer abendlichen Altstadtführung erfahren. Die 23. Eisenbahnrechtliche Fachtagung, zu der Kühling die Eisenbahnrechtler Deutschlands bereits zum Abschluss der Beratungen einlud, wird im Herbst 2017 wiederum in Regensburg stattfinden.