MAGAZIN
PRIVATBAHN IM FOKUS
MAI/JUNI 2015

Fachanwälte und Kanzleien

Eisenbahnrecht

Im Personen- und Schienengüterverkehr

Wir schaffen Wissen.

Gemeinsam mit dem Bahn-Media Institut für Management, Qualität und Verkehrsmittelreinigung gehen wir den Schritt vom Informationsvermittler zum Wissensproduzenten: So fördern wir aktiv die Entwicklung von Innovationen.

Wir machen die Bahnbranche transparent.

www.privatbahn-magazin.com

INHALT

Grußwort Dr. Wilhelm Eschweiler 4

Einleitung Prof. Dr. Urs Kramer: Eisenbahnrecht – Es bleibt spannend ..... 5 - 7

Fachartikel Dr. Jens Nusser: Zur Zulässigkeit eines gesetzlichen Verbots lauter Güterwagen ..... 8 - 10

mofair e. V.: Eisenbahnregulierungsgesetz: Das BMVI muss nacharbeiten .... 11 - 12

Rechtsanwälte Niekamp: (Nicht-) öffentliche Eisenbahnen .....13 - 15

ASTFALCK: Rechtsanwälte & Fachanwälte ..... 16 - 17

BBG und Partner: Spezialisierte Rechtsberatung und Branchenkenntnis ..... 18 - 19

Casati: Qualitätskriterien bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen ..... 20 - 21

Lenz und Johlen: Kompetent im Eisenbahnrecht ..... 22 - 23

Orth Kluth: Paradigmenwechsel in der Eisenbahnregulierung ..... 24 - 25

Christian Paschen: Rechtsfragen rund um die Eisenbahn ..... 26 - 27

Schienen-Control: Die Behörde sorgt für einen fairen Wettbewerb ..... 28 - 29

STEGMANN+TAUPP: „Ich weiß genau, wie in der Branche gedacht wird“ ..... 30 - 31

Stolle: Die Weichen richtig stellen: mit individuellen Verträgen ..... 32 - 33

STURM Rechtsanwälte: Ihr Partner rund um die Eisenbahn ..... 34 - 35

IMPRESSUM

Privatbahn Magazin IM FOKUS ist die PR Beilage des Privatbahn Magazins.
Verlag:
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5
D-29562 Suhlendorf
Telefon 05820 970177-0
Telefax 05820 970177-20
www.privatbahn-magazin.de
Herausgeber:
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller
Redaktion:
André Pohlmann (V.i.s.d.P.),
Lasse Hinrichs, Dennis Peizert
peizert@bahn-media.com

Layout:
Diana Ruf

Anzeigenleitung:
Joern Mendritzki
Telefon 05820 970177-16
anzeigen@bahn-media.com

Druck:
Grafisches Centrum Cuno
39240 Calbe

ISSN: 1868-4386

Urheberrechte: Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2012 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung: Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

Titelfotos: Deutsche Bahn

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr feiert der Eisenbahnverkehr in Deutschland einen runden Geburtstag. Vor bald 180 Jahren ging die erste Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb. Seitdem hat sich der Verkehr auf der Schiene zu einer tragenden Säule unserer Mobilität entwickelt. Allein im vergangenen Jahr nutzten mehr als 2,6 Milliarden Fahrgäste den Zug als Fortbewegungsmittel.

Seit der Bahnreform 1994 etablierten sich zahlreiche private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am Markt, wobei die Wettbewerbssituation in den Märkten des Schienengüter- und des Schienenpersonenverkehrs mit deren Teilmärkten unterschiedlicher kaum sein könnte. Im Schienenpersonennahverkehr profitieren die Fahrgäste von einem größeren Angebot an Verkehrsleistungen und modernen, attraktiven Eisenbahnfahrzeugen. Zudem hat die Marktöffnung positive Auswirkungen auf den Wettbewerb im Güterverkehr. Von einem nahezu fehlenden Wettbewerb konnte eine Steigerung auf rund 33 Prozent erreicht werden.

Die Bundesnetzagentur schafft mit dem Überwachen des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur wichtige Voraussetzungen für diese Erfolge: Ein aktuelles Beispiel hierfür ist die Vergabe der Rahmenverträge für den Autozug von und nach Sylt. Denn mit der RDC Deutschland GmbH bietet nun erstmalig auch ein Wettbewerber der Deutschen Bahn diesen touristisch bedeutenden und einnahmestarken Verkehr an. Für die Strecke wurden alle beabsichtigten Vertragsabschlüsse geprüft und bei Unstimmigkeiten Lösungen herbeigeführt.

Insgesamt hat sich eine gefestigte und in der Praxis bewährte Eisenbahnregulierung entwickelt. Doch auch hier bleibt die Zeit nicht stehen: Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist umzusetzen. Hierzu leistet Deutschland einen notwendigen und wichtigen Beitrag. Ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz wird kommen und alle Beteiligten vor neue Herausforderungen stellen. Das Gesetz wird nicht nur neue Fragen aufwerfen, sondern auch einen wichtigen Beitrag zu einer weiteren Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich zu leisten. Als Bundesnetzagentur freuen wir uns auf die neuen Herausforderungen, welche die neu übertragenen Aufgaben an uns stellen werden.

Dr. Wilhelm Eschweiler
Vizepräsident
der Bundesnetzagentur

Foto: Bundesnetzagentur

Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau

Eisenbahnrecht – Es bleibt spannend

Aktuelle, bevorstehende und geplante Änderungen sowie ausgewählte behördliche und gerichtliche Entscheidungen

Das Eisenbahnrecht in Deutschland ist seit Jahren in jeweils mehr oder weniger spürbarem Maße ständig in Bewegung. Das zeigt sich bei einem Blick auf die Aktivitäten aller drei Staatsgewalten, die nachfolgend nur mit einigen Schlagworten für 2014/15 beleuchtet werden sollen.

A. Die „Aktivitäten" des Gesetzgebers

Der Gesetzgeber steht – auf verschiedenen Normstufen – vor großen Herausforderungen: Auf europäischer Ebene muss ein Kompromiss zum Vierten EU-Eisenbahnpaket vor allem im Hinblick auf die umstrittene Frage nach der weiteren Trennung von Netz und Betrieb bei den früheren Staatsbahnen gefunden werden, während auf nationaler Ebene unter anderem der „Recast" des Ersten EU-Eisenbahnpaketes umzusetzen ist, wobei immer die Zustimmung der Länder über den Bundesrat nötig ist, was zu schwierigen Abstimmungen führt. Hauptstreitpunkt ist – nach dem Scheitern des Vorhabens in der letzten Legislaturperiode – auch hier die Frage nach einer weiteren Trennung von Netz und Betrieb und die nähere Ausgestaltung der künftigen Regulierung. Beides soll im Eisenbahnregulierungsgesetz umgesetzt werden.

Daneben steht die faktisch durch eine Absprache der Beteiligten schon vollzogene Reform des Fahrzeugzulassungsrechts mit der Übertragung zahlreicher Aufgaben vom

Foto: Universität Passau

Eisenbahn-Bundesamt auf Private an. Auch verschiedene Fragen des „Triebfahrzeugführerrechts“ sollen im Rahmen einer Rechtsverordnung geklärt werden. Noch viel Diskussionsbedarf besteht mutmaßlich bei dem Thema „Tempolimits für laute Güterzüge?“, wo zuletzt vor allem die Zivilgerichte mit einigen Entscheidungen, bei denen sogar nächtliche Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Raum stehen, für Handlungsdruck gesorgt haben. Aber auch die Verwaltungsgerichtsbarkeit scheint sich von ihrem alten Dogma lossagen zu wollen, dass betriebliche Fragen (wie lärmbedingte Langsamfahrten) nicht Gegenstand der Planfeststellung sein können. Doch zurück zum Gesetzgeber: Neben dem gerade im Bundestag beratenen Tarifeinheitsgesetz (auch zulasten der Bahngewerkschaften) hat er weitere „Normen“ mit Bahnbezug bereits verabschiedet. So gibt es „aus Europa“ neue Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, auf Bundesebene wurde eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, und sowohl die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes als auch das neue Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme weisen Relevanz für die Eisenbahn auf. Dies gilt ebenso im untergesetzlichen Bereich für die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und die neue Bundeseisenbahngebührenverordnung.

B. Wichtige Entscheidungen der Gerichte

Auch zu den im letzten Jahr wieder sehr zahlreichen eisenbahnrechtlichen Gerichtsentscheidungen nur einige Schlagworte: Im Bereich des Regulierungsrechts ging es unter anderem um die Öffnung des Autozuges „Sylt-Shuttle“ für den Wettbewerb, um die bevorrechtigte grenzüberschreitende Trassen beim „Thalys“, um viele Detailfragen im Kontext der Schienennetz-Benutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen. Der größte „Tummelplatz“, wenn es um (angebliche) Diskriminierungen geht, sind in Deutschland in letzter Zeit nicht mehr klassische Fragen des Netzzuganges; gestritten wird meist um die dafür zu entrichtenden Entgelte.

Hier haben wiederum die Zivilgerichte über die sogenannte Billigkeitskontrolle nach § 315 Bürgerliches Gesetzbuch zahlreiche Preiskonstrukte des DB-Konzerns wie zuletzt das Stationspreissystem 2009 und die „Regionalfaktoren“ bei den Trassenpreisen als unbillig verworfen. Im Streit standen in letzter Zeit auch wieder vermehrt Haftungsfragen nach Unfällen wegen verlorener Ladung oder defekter Bahnübergänge. Hier ist neben dem Verkehrs immer auch das Infrastrukturunternehmen nach dem Haftpflichtgesetz (mit) in der Verantwortung.

Klassische öffentlich-rechtliche Streitfragen waren in den letzten

zwölf Monaten die nach der Zuständigkeit der „Bahnpolizei“ auf Bahnhofsvorplätzen und die nach der Verteilung der Kosten eines Gleisanschlusses. Nach dem derzeitigen Rechtsstand (eine Instanz steht aber noch aus) drohen hier vielen Anschließern manches Mal sicher existenzbedrohende Kosten.

C. „Leitentscheidungen“ der Verwaltung

Auch die Eisenbahnaufsichtsbehörden waren im letzten Jahr (und sind es weiterhin) gefordert, das geltende Eisenbahnrecht sach- und fachgerecht anzuwenden. Einige Stichworte müssen auch hier genügen: Die Frage, ob ein erneutes Stilllegungsverfahren für die „Eifelquerbahn“ nach dem Auslaufen der kurz befristeten Betriebsgenehmigung des bisherigen „Übernehmers“ nötig ist, stellt sich ebenso wie die nach dem Erfordernis eines Planfeststellungsbeschlusses beim Rückbau von Gleisanlagen und die nach der „Öffentlichkeit“ der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland in Bezug auf früher als solche genehmigte nicht öffentliche Anschlussbahnen. Schließlich erwägt zumindest eine Landeseisenbahnaufsicht offenbar die Verschärfung der Sicherheitsvorgaben an Bahnübergängen, muss dafür aber sowohl die zulässige Rechtsform als auch die materiellen Anforderungen wahren.

D. Zusammenfassung und Ausblick

Dieser notgedrungen kurze Über- und Ausblick hat hoffentlich schon gezeigt, dass das Eisenbahnrecht in Deutschland und Europa weiter in Bewegung und Entwicklung ist und es auf absehbare Sicht wohl auch weiter sein wird.

Es bleibt also spannend!

Prof. Dr. Urs Kramer ist seit Oktober 2009 Inhaber der Lehrprofessur für Öffentliches Recht an der Universität Passau. Parallel ist er als Dozent im neu geschaffenen Masterstudiengang „Public Transport Management“ der Ruhr Campus Academy gGmbH an der Universität Essen-Duisburg für den Bereich Personenbeförderungs- und Eisenbahninfrastrukturrecht tätig.

Seine Promotion verfasste der Rechtswissenschaftler an der Universiät Marburg zum Thema „Das Recht der Eisenbahninfrastruktur. Von der Staatsbahn zu privatrechtlichen Wirtschaftsunternehmen“.

Von 2006 bis 2011 war Prof. Dr. Urs Kramer Mitglied im Netzbeirat der Deutsche Bahn Netz AG.

Zur Zulässigkeit eines gesetzlichen Verbots lauter Güterwagen

Dr. Jens Nusser, LL.M.
Rechtsanwalt und Partner Kopp-Assenmacher Rechtsanwälte

Das schienengebundene Güterverkehrsaufkommen steigt stetig. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bietet viele Vorteile, ein erheblicher Nachteil sind die zunehmenden Geräuschbelastungen. Während beim Bau und wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Anforderungen an den Lärmschutz über die 16. BImSchV geregelt sind, existieren für Bestandsstrecken keine vergleichbaren Vorschriften. Im Oktober 2013 haben sich VDV und VPI dazu bekannt, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Ein wesentlicher Baustein bei diesem ehrgeizigen Vorhaben ist die Lärmsanierung der Güterwagenflotte mittels freiwilliger Umrüstung der Bremsen, flankiert durch das lärmabhängige Trassenpreissystem der DB Netz AG, das zum 1.6.2013 in Kraft getreten ist. Um die Lärmsanierung der Güterwagenflotte zu beschleunigen, wird derzeit aber auch diskutiert, ob und unter welchen Voraussetzungen ein gesetzliches Verbot des Einsatzes nicht lärmsanierter Güterwagen möglich ist.

EU-Ebene und Schweizer Weg

Auf EU-Ebene werden Emissionsgrenzwerte für Güterwagen durch die TSI Noise festgelegt. Die Grenzwerte der TSI Noise gelten im Rahmen von Inbetriebnahmegenehmigungen und Bauartzulassungen sowie bei umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen von strukturellen Teilsystemen von Güterwagen, wozu auch das Bremssystem gehört. Eine Umrüstung der Bremsen allein zur Reduktion der Geräuschemissionen der Wagen ist hingegen nicht vorgeschrieben. Eine Ausdehnung der TSI Noise insoweit, dass alle Bestandsfahrzeuge die Emissionsgrenzwerte einzuhalten haben, wäre auf EU-Ebene rechtlich möglich. Die erforderlichen politischen Mehrheiten bestehen hierfür derzeit jedoch nicht. U.a. deswegen hat die Schweiz als wichtiges Transitland, das zudem als Nicht-Mitgliedsstaat der EU nicht denselben rechtlichen Verpflich-

Foto: Kopp-Assenmacher

tungen unterliegt, beschlossen, Emissionswerte für alle Güterwagen grundsätzlich ab dem Jahr 2020 einzuführen. Hierdurch wird der Einsatz nicht lärmsanierter Güterwagen auf Schweizer Territorium faktisch verboten.

Maßnahmen auf nationaler Ebene

Ein Betriebsverbot behördlich zugelassener, nicht lärmsanierter Güterwagen würde einen Eingriff in die Grundrechte der Eigentümer und Halter darstellen, der nur auf Grundlage einer gesetzlichen Er-mächtigung erfolgen darf. Eine solche Rechtsgrundlage ist derzeit im deutschen Recht nicht ersichtlich und müsste, etwa in Form einer Rechtsverordnung, erst erlassen werden. Als Verordnungsermächtigung käme hierfür § 38 Abs. 2 i.V.m.
Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), ggf. in Verbindung mit einer Verordnungsermächtigung aus dem AEG in Betracht. Nach § 38 Abs. 1 BImSchG müssen Schienenfahrzeuge so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Vermeidbare Emissionen müssen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Hierfür können auf dem Wege einer Rechtsverordnung auch Anforderungen an die Beschaffenheit der Schienenfahrzeuge und unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung Emissionsgrenzwerte auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden. Der „rechtliche Werkzeugkasten“ für eine Ausdehnung der TSI-Noise-Werte auf Bestandsgüterwagen ist demnach vorhanden. Eine solche zu erlassende Rechtsverordnung müsste jedoch insbesondere Ausnahme- und Befreiungstatbestände enthalten, um unbillige Härten zu verhindern, sowie ggf. auch Entschädigungsregelungen vorsehen. Zudem müssten darin zeitlich angemessene Übergangsvorschriften für die Umrüstung enthalten sein.

Vereinbarkeit mit EU-Recht

Daneben ist auch die Vereinbarkeit mit Gemeinschaftsrecht nicht unproblematisch. Entsprechende Maßnahmen würden einen Eingriff in die Freiheit der Warendurchfuhr als Teil des freien Warenverkehrs im Sinne des Art. 34 AEUV darstellen. Dieser kann aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes nur dann gerechtfertigt sein, wenn er u.a. verhältnismäßig, d.h. geeignet, erforderlich und angemessen zur Zielerreichung ist. Dabei besteht zwischen dem Ziel der Warenverkehrsfreiheit und den Zielen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes grundsätzlich kein Vorrangverhältnis. Wird man die Geeignetheit eines Verbots des Einsatzes

nicht lärmsanierter Güterwagen zum Zwecke des Gesundheitsschutzes im Ergebnis wohl bejahen können, so stellt sich hinsichtlich der Erforderlichkeit einer solchen Maßnahme die Frage, ob dasselbe Ziel nicht ebenso gut mit milderen Mitteln erreicht werden kann. Die Beweislast liegt insoweit beim Gesetzgeber, der exakt darlegen muss, dass alle anderen in Betracht kommenden Maßnahmen als die vorgesehene entweder weniger geeignet sind oder bei gleicher Eignung zu größeren Einschränkungen der Freiheit des Warenverkehrs führen, was einer umfassenden Folgenabschätzung bedarf.
Weitere gemeinschaftsrechtliche Hürden können sich aus den Notifizierungsvorschriften nach Art. 114 AEUV ergeben.

Ausblick

Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht für den Fall, dass bis 2016 nicht die Hälfte aller in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Flüsterbremsen ausgestattet sind, ordnungsrechtliche Maßnahmen – etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen – auf stark befahrenen Güterstrecken vor. Auch diesbezüglich würde sich jedoch die soeben skizzierte Frage stellen, ob entsprechende Maßnahmen verhältnismäßig sind. Nach den Ergebnissen einer vom VDV, VPI und BDI beauftragten Studie „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“ vom 24.10.2014 ist dies zweifelhaft. Zudem ist zu bedenken, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen gleichermaßen lärmsanierte und nicht lärmsanierte Güterwagen treffen würden, was zu einer gemeinschaftsrechtlich relevanten Diskriminierung führen könnte. Die weiteren Entwicklungen sind daher in jeder Hinsicht genau zu beobachten.

RA Dr. Jens Nusser, LL.M. ist seit Oktober 2014 Partner bei Kopp-Assenmacher Rechtsanwälte, einer auf die Bereiche Umwelt, Energie und Planung spezialisierten Kanzlei mit Sitz in Berlin. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen im Umwelt-, Planungs- und Produktrecht. Zuvor war Dr. Nusser in diesen Rechtsgebieten zehn Jahre als Rechtsanwalt und Partner in zwei international tätigen Kanzleien in Düsseldorf und Berlin beschäftigt.

Herr Dr. Nusser studierte an der FU-Berlin, der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg und der University of London. Er promovierte 2006 zu einem umweltrechtlichen Thema an der FU-Berlin. Dr. Nusser ist Autor zahlreicher Fachveröffentlichungen im Umwelt- und Planungsrecht. Er vertritt ausschließlich Wirtschaftsunternehmen jeder Größe, darunter auch mehrere DAX-Konzerne.

mofair e. V.

Eisenbahnregulierungsgesetz: Das BMVI muss nacharbeiten

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat den Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgelegt. Die Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU muss in deutsches Recht umgesetzt werden. Geregelt werden unter anderem die Bemessung der Trassenpreise, die Begrenzung ihres Anstiegs und die Unabhängigkeit des Netzes. Das sind wichtige Stellschrauben, die den Verkehr auf der Schiene durch faire Wettbewerbsbedingungen und intensive Kostenkontrolle stärken können.

Die Bemessung der Trassenpreise muss grundsätzlich umgestellt werden. Wer die Schiene nutzt, muss mindestens die Kosten der jeweiligen Fahrt zahlen (Grenzkosten), und wenn er darüber hinaus mehr zahlen kann, dürfen Aufschläge nach Markttragfähigkeit genommen werden. Damit soll sichergestellt werden, dass möglichst viel Verkehr auf der Schiene stattfindet und möglichst hohe Erträge erzielt werden.

Diese Prinzipien missachtet der Gesetzesentwurf beim SPNV. Die Trassenpreise für den SPNV werden auf den Anstieg der Regionalisierungsmittel begrenzt. Das hat mit Markttragfähigkeit nichts zu tun und wird für den eigenwirtschaftlichen Güter- und Personenfernverkehr zum Desaster werden. Bei einem Trassenpreisanstieg von etwa 2,5 Prozent, einer Begrenzung der Trassenpreissteigerungen für den SPNV auf 1,5 Prozent und einem Anteil des SPNV an den Trassenerlösen der DB Netz von rund 2 Drittel müssen die Trassenpreise für den Güterverkehr und den Personenfernverkehr zum Ausgleich um 4,5 Prozent steigen. Gleichzeitig hat der Bund in der mit der DB abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Gewinnerwartung an DB Netz vorgegeben, die nur erzielt werden kann, wenn die durchschnittliche Trassenpreissteigerung in der oben genannten Größenordnung liegt.

Das geht nicht zusammen. Der Bundesfinanzminister verlangt hohe Trassenpreise und hohe Gewinne für den Ausbau des Netzes und der Bundesverkehrsminister arbeitet dagegen durch die Begrenzung des Anstiegs der Trassenpreise im SPNV. Die Länder sollen ruhig gestellt werden. Aber vielleicht ist es gar nicht der Bundesverkehrsminister. Für die Höhe der Regionalisierungsmittel ist nämlich auch der Bundesfinanzminister zuständig.

Im Ergebnis geht das zulasten des

Dr. Engelbert Recker, Hauptgeschäftsführer vom Interessenverband mofair e. V.

eigenwirtschaftlichen Güter- und Personenfernverkehrs und läuft dem politischen Ziel, mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen, zuwider, weil der Personenfernverkehr und der Güterverkehr bei überdurchschnittlichen Kostensteigerungen im Wettbewerb mit der Straße Marktanteile verlieren werden. Um deutlich mehr Verkehr auf die Schiene bringen zu können, sind die Trassenpreise ohnehin schon heute zu hoch.

Auf Kritik stößt auch die Anreizregulierung, mit der der generelle Anstieg der Trassenpreise gedämpft werden soll. Leider soll aber nur der geringste Teil der Kosten von der Bundesnetzagentur kontrolliert werden. Damit geht die Anreizregulierung ins Leere und kann ihr Ziel nicht erreichen. Die Bundesnetzagentur muss alle Kosten prüfen.

Nicht zuletzt sind die Regelungen zur Unabhängigkeit des Netzes mangelhaft.

Mit Netz-Investitionen können einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen begünstigt werden, wenn vorrangig die von ihnen befahrenen Strecken ausgebaut oder repariert werden. Über die Investitionen muss das Netz allein entscheiden. Die DB-Holding und ihre Verkehrsunternehmen dürfen nicht mehr Einfluss auf die wichtigen Entscheidungen des Netzes haben als konkurrierende Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grund darf auch keiner der Vorstände der DB-Holding und ihrer Verkehrsunternehmen im Aufsichtsrat des Infrastrukturbetreibers DB Netz vertreten sein und dessen Geschäftspolitik beeinflussen.

Foto: mofair

LEIPZIG - HEIDELBERG - ASCHERSLEBEN

NIEKAMP
RECHTSANWÄLTE

www.eisenbahn-recht.com

(Nicht-) öffentliche Eisenbahnen – Sind Wartungseinrichtungen grundsätzlich öffentliche Serviceeinrichtungen und somit zugangsverpflichtet?
Verwaltungsgericht Köln, Beschluss vom 14.11.2014, Az. 18 L 1929/14

Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen Serviceeinrichtungen — insbesondere Wartungseinrichtungen i. S. d. § 2 Abs. 3c Ziff. 7 AEG – als öffentliche Serviceeinrichtungen mit der Konsequenz einzustufen sind, dass die Wartungseinrichtungen gem. § 14 AEG zugangsverpflichtet und außerdem verpflichtet sind, gem. § 10 EIBV Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) aufzustellen, ist umstritten. Der aktuellen Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln (Beschluss vom 14.11.2014, Az. 18 L 1929/14) lag ein Sachverhalt zugrunde, in dem es tatsächlich um eine Wartungseinrichtung ging, in der Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten für Dritte erbracht werden, weshalb die Bundesnetzagentur den Betreiber der Wartungseinrichtung verpflichtet hat, Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gem. § 10 EIBV aufzustellen. Hiergegen hat sich die Wartungseinrichtung im Wesentlichen mit dem Argument zur Wehr gesetzt, die Wartung von Eisenbahnfahrzeugen würde eine fakultative Nebenleistung im Sinne einer leichten Instandhaltung bzw. Instandsetzung darstellen. Diesem Verständnis erteilte das Verwaltungsgericht zutreffend eine Absage, weil die EIBV keine Unterscheidung zwischen leichter und schwerer In-

standsetzung vornehme.

Allerdings findet sich in dem Beschluss des Verwaltungsgerichts eine fragliche Anwendung des § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG, denn das Verwaltungsgericht hat die Anwendung des § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG mit dem Argument verneint, die in Wartungseinrichtungen zu wartenden Eisenbahnfahrzeuge würden keine Güter i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG darstellen. Ferner würden Wartungseinrichtungen nicht dem Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen sondern dem Arbeiten an den Eisenbahnfahrzeugen dienen. Damit verkennt das Verwaltungsgericht, dass der Ausnahmetatbestand des § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG auf die Eisenbahninfrastruktur insgesamt abstellt und nicht danach unterscheidet, welche Gegenstände beispielsweise in einer Wartungseinrichtung repariert werden, denn legt man das Begriffsverständnis des Verwaltungsgerichts zugrunde, so würden beispielsweise auch Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme gem. § 2 Abs. 3c Nr. 1 AEG aus dem Anwendungsbereich des § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG herausfallen, da auch Tankstellen dem Betanken von Triebfahrzeugen und nicht unmittelbar dem Güterverkehr dienen. Vielmehr kommt es

Fotos: Niekamp

für die Anwendung des § 14 Abs. 1 Satz 4 AEG auf den Zusammenhang der Eisenbahninfrastruktur, etwa einer Wartungseinrichtung, mit dem (eigenen) Güterverkehr an, worauf bereits der Wortlaut des Gesetzes hindeutet. Nur so ist eine sinnvolle und angemessene Anwendung der §§ 3; 14 AEG möglich, weil andernfalls jede Werkstatt und Tankstelle, auch solche von nichtöffentlichen Anschlussbahnen, zu öffentlichen Serviceeinrichtungen werden würden.

Es bleibt daher festzuhalten, dass die Anwendung der unvollständigen und missverständlichen Regelungen des AEG beispielsweise in Bezug auf die Wartungseinrichtungen über den Wortlaut der gesetzlichen Regelungen hinaus eine Auslegung erfordert, die sich an der Systematik sowie an Sinn- und Zweck des Gesetzes orientiert. Eine solche Anwendung des Gesetzes mit Augenmaß lassen unserer Auffassung nach die Gerichtsentscheidungen, die in den letzten Jahren im Zusammenhang mit Wartungseinrichtungen ergangen sind, vermissen.

Niekamp Rechtsanwälte
Rathenaustraße 28
04179 Leipzig

Tel: +49 - 341 - 44241940
Fax: +49 - 341 - 44241944
Mail: info@kanzlei-niekamp.de
Web: www.eisenbahn-recht.com

www.eisenbahn-recht.com

Astfalck Rechtsanwälte ist eine mittelständische Anwaltskanzlei für den Mittelstand. Als eisenbahnrechtlicher Vertreter regional- und bundesweit tätiger Eisenbahnunternehmen befassen wir uns mit sämtlichen Facetten des Eisenbahnrechtes. Unsere Spezialisierung liegt im Recht der Infrastrukturen. Wir beraten und vertreten nicht nur in verwaltungsrechtlichen Problemstellungen, die mit der Errichtung, der Unterhaltung und Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen in Verbindung stehen. Durch uns werden auch die strafrechtlichen und zivilrechtlichen Aspekte, die mit dem Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verbunden sind, bearbeitet. Immer ganzheitlich und mit Blick auf die möglichen Auswirkungen auf den Betrieb und andere Rechtsgebiete.

Unser Fokus liegt auf einer (möglichst) schnellen außergerichtlichen Problembeseitigung/Streitbeilegung, wenngleich das gerichtliche Verfahren – wenn notwendig - nicht gescheut wird. Dabei sind uns weder die Abwehr von Zugangsforderungen noch die Abwehr unberechtigter Forderungen der jeweiligen Eisenbahnaufsichtsbehörden unbekannt.

Foto: Astfalck

Pflicht zur Antragstellung nach § 7 f AEG?

Darf die Eisenbahnaufsicht ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zwingen einen Antrag gem § 7 f AEG zu stellen?

Folgende Fallgestaltung ist dabei typisch: Eine aus dem Bestand eines anderen Infrastrukturbetreibers kommende Eisenbahnstrecke ist instandsetzungsbedürftig. Das neue EIU benötigt für die Sanierung der Strecke Zeit. Der Eisenbahnaufsicht geht dies zu langsam. Sie verpflichtet das EIU, mittels eines zwangsgeldbewehrten Bescheides, den Antrag gemäß § 7 f AEG zu stellen.

Im Ergebnis ist weder die Landes-eisenbahnaufsicht und schon gar nicht die Bundesnetzagentur berechtigt, einen derartigen Antrag zu fordern. Es gibt keine Ermächtigungsgrundlage. § 7 f AEG ist als Antragsnorm ausgestattet. Gemäß § 22 2. Alt. VwVfG darf eine Behörde nur dann ein Verwaltungsverfahren durchführen, wenn bei einem Antragsverfahren ein Antrag vorliegt. Im Umkehrschluss darf sie daher nicht tätig werden, wenn weder ein Antrag gestellt ist, noch im Gesetz eine Tätigkeit der Eisenbahnaufsicht vorgeschrieben ist. Im AEG findet sich eine Verpflichtung zur Stellung eines 7-f-Antrages nicht, schon gar nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt. Ergo kann die Behörde das EIU nicht zwingen einen derartigen Antrag zu stellen.

Dieses Ergebnis überzeugt, weil anderenfalls ohne gesetzliche Grundlage in die allgemeine (auch wirtschaftliche) grundgesetzlich geschützte Handlungsfreiheit eingegriffen werden würde. Auch für ein EIU gilt die Gewerbefreiheit. Ob und wann das EIU gezwungen werden kann, einen Antrag gemäß § 7 f AEG zu stellen oder nicht, ist im Übrigen eine wesentliche Regelung, die der Gesetzgeber und nicht die Verwaltung zu treffen hat. Der Gesetzgeber hat ersichtlich eine solche Verpflichtung nicht geregelt, weshalb eine solche Regelung nicht auf dem Wege des Verwaltungshandelns konstruiert werden kann.

ASTFALCK
Rechtsanwälte & Fachanwälte
„Altes Amtsgericht“
Güstrower Str. 1
17192 Waren (Müritz)
Tel.: 03991/ 634 847
Fax: 03991 / 747 669
info@astfalck.de
www.astfalck.de

Ansprechpartner:

Markus Astfalck
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Agrarrecht

Dr. Manuela Astfalck
Fachanwältin für Familienrecht

BBG und Partner

Spezialisierte Rechtsberatung und Branchenkenntnis

Die rechtlichen Anforderungen im Eisenbahnmarkt sind zunehmend komplex. Besonders das Eisenbahnregulierungsrecht hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt, nicht zuletzt durch die umfangreiche Entscheidungspraxis der Bundesnetzagentur und die dazu ergangene Rechtsprechung. In zahlreichen Fällen konnten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit rechtlichen Instrumenten ihren Anspruch auf diskriminierungsfreien Netzzugang durchsetzen und unangemessen hohe Entgeltforderungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) abwehren. Das beabsichtigte Eisen bahnregulierungsgesetz wird weitere Umwälzungen zur Folge haben.

Zentrale Bedeutung haben für EVU und EIU auch die immer umfangreicheren Vorschriften des Sicherheitsrechts, mit denen der Gesetzgeber versucht, die Schnittstellen im Eisenbahnsektor zu beherrschen. Ähnliches gilt für das Recht der Zulassung neuer Fahrzeuge.

Die EIU müssen bei Neubau, Aus- oder Umbau oder der Stilllegung von Anlagen neben dem Regulierungsrecht auch das Planungsrecht im Blick behalten, in dem Aspekte wie Lärmschutz und Naturschutz sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung in den letzten Jahren an Gewicht gewinnen.

Zudem haben die Unternehmen bei ihren Entscheidungen auch das Kartell-, Vergabe- und Beihilfenrecht im Blick zu behalten.

Die Verfügbarkeit rechtlicher Spezialexpertise ist daher unabdingbar, um im Eisenbahnmarkt erfolgreich zu sein.

Spezialisierte Beratung

BBG und Partner bieten rechtliche Beratung zum Eisenbahnrecht und allen damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen aus einer Hand. Wir beraten seit vielen Jahren EVU und EIU, Aufgabenträger und Verkehrsverbünde sowie Behörden zu Rechtsfragen des Schienenverkehrssektors.

Die Anwälte unseres Eisenbahnteams sind ausgewiesene Spezialisten. Eine profunde Kenntnis auch der wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten des Eisenbahnsektors können Sie bei unserer Beratung voraussetzen. Unsere langjährigen Kontakte zu zahlreichen Akteuren des Eisenbahnsektors helfen bei der Durchsetzung Ihrer Interessen.

Schwerpunkte unserer Tätigkeit

Wir unterstützen Sie gerne insbesondere in folgenden Anliegen:

- Rechtssichere und wirtschaftlich sinnvolle Gestaltung von Nutzungsbedingungen, Entgeltregelungen und Nutzungsverträgen der EIU für ihre Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen
- Durchsetzung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur
- Abwehr unangemessen hoher Entgeltforderungen marktbeherrschender EIU
- Vertretung in Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren
- Planungs- und Zulassungsverfahren für Aus-, Um- und Rückbau von Schienenwegen und Bahnhöfen, Kreuzung von Schienenwegen mit anderen Verkehrswegen, Auswirkung anderer Planungen auf die Schieneninfrastruktur
- Verträge zur Finanzierung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben
- Kartell- und beihilfenrechtliche Fragen im Schienenverkehr
- Wettbewerbliche Vergabe von SPNV-Leistungen

Ansprechpartner:

BBG und Partner
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Dr. Lorenz Wachinger
Rechtsanwalt
Partner

Contrescarpe 75 A
D-28195 Bremen
T +49 (0) 421 . 33 54 10
wachinger@bbgundpartner.de
www.bbgundpartner.de

Foto: pixelio / Erich Westendarp

MMag. Dr. Claus Casati

Qualitätskriterien
bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen

Personenverkehrsdienstleistungen werden verstärkt ausgeschrieben. Diese Ausschreibungen müssen in Zukunft auch Qualitätskriterien vorsehen. Dem Auftraggeber kommt ein großer Spielraum zu, insbesondere ist er zur Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien berechtigt.

Qualitätskriterien, insbesondere soziale und ökologische Kriterien sind nach den Vergabevorschriften anerkannt. Sie wurden durch die jüngste Novellierung der Vergaberichtlinien verstärkt. Ökologische und soziale Anforderungen, ebenso wie Anforder-

Foto: Robert Polster

ungen an Qualitätssicherung und Kundenzufriedenheit können im Rahmen der Leistungsverzeichnisse bzw der Ausführungsbedingungen berücksichtigt werden. Der Verstoß gegen arbeits- und sozialrechtliche Verpflichtungen, sind zulässige Ausschlusskriterien, Anforderungen nach der Befähigung von MitarbeiterInnen, vorhandener Fahrzeuge, Qualitätssicherungsmaßnahmen sind zulässige Eignungskriterien. Als Zuschlagskriterien dürfen unter anderem Kriterien wie zB Umwelteigenschaften und Kundenzufriedenheit berücksichtigt werden, soweit ein Bezug zum Auftragsgegenstand besteht. In diesem Sinn dürfen qualitative, umweltbezogene und/oder soziale Aspekte berücksichtigt werden.

In der zu erwartenden Novelle zum BVergG ist die Forderung nach Berücksichtigung von Qualitätskriterien gestärkt. Bieter und Subunternehmer müssen auch nachweisen, dass sie die Bestimmungen zum Lohn- und Sozialdumping in der Vergangenheit beachtet haben und bei der Durchführung des Auftrages die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften berücksichtigen werden, insbesondere die diesbezüglichen Kosten einkalkuliert haben. Wesentliche Leistungen können dem Auftragnehmer vorbehalten werden. Das Bestbieterprinzip ist in der Regel heranzuziehen, insbesondere wenn die Leistungsbeschreibung funktional erfolgt bzw von geeigneten Ausschreibungsrichtlinien abgewichen wird. Dies trifft in der Regel bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen zu, sodass Qualitätskriterien bei der Vergabe zwingend zu berücksichtigen sind. Hiebei kommt dem Auftraggeber ein großer Gestaltungsspielraum zu, sofern dies unter Bezugnahme auf den Auftragsgegenstand erfolgt. So sind insbesondere ökologische und soziale Zuschlagskriterien und Kriterien, die die Kundenzufriedenheit und Lebenszykluskosten berücksichtigen, zulässig; flankiert mit sozialen Ausführungsbestimmungen.

Ansprechpartner:

MMag. Dr. Claus Casati,
Rechtsanwalt in Wien,
www.casati.at

Kanzlei Lenz und Johlen

Kompetent im Eisenbahnrecht

Die Kölner Kanzlei Lenz und Johlen steht seit mehr als 50 Jahren für höchste Fachkompetenz auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts. Das Eisenbahnrecht als klassisches öffentliches Recht hat bei Lenz und Johlen eine lange Tradition. Unser Team hoch spezialisierter Fachanwälte berät sie bundesweit und umfassend zu allen eisenbahnrechtlichen Fragen.

Bereits mit der Planung und Veränderung der Betriebsanlagen nimmt das Planungsrecht einen hohen Stellenwert ein. Die rechtssichere Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen und der richtige Umgang mit den zu berücksichtigenden Belangen sowie den Planfeststellungsbehörden sind für die Infrastrukturunternehmen von hoher Bedeutung. Die korrekte Beachtung von Lärmeinflüssen und Umweltschutz stellt vor dem Hintergrund des europarechtlichen Einflusses hohe Anforderungen an

Foto: www.commons.wikimedia.org

Behörden und Antragsteller.

In Zeiten der Infrastrukturerneuerung spielen auch Fragen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Praxis eine wichtige Rolle – sowohl für die Eisenbahn wie die beteiligten Partner. Insbesondere steht die richtige Verteilung der Kosten zwischen den Parteien immer wieder im Fokus.

In gleicher Weise berät Lenz und Johlen zu eisenbahninternen Fragestellungen, zum Beispiel der richtigen Organisation für den Eisenbahnbetriebsleiter oder zu Anforderungen an den Erhalt der Sicherheitsbescheinigung. Der richtige Umgang mit den gesetzlichen Anforderungen ist angesichts der damit verbundenen Risiken von hoher Bedeutung.

Der wirtschaftliche Betrieb einer Eisenbahn setzt eine Vielzahl guter Verträge voraus, um einen reibungslosen und rechtssicheren Umgang der Partner miteinander zu gewährleisten. Auch hier steht Lenz und Johlen den Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen zur Seite – bei der Vertragsgestaltung sowie insbesondere bei der Erstellung von Gleisanschluss- oder Infrastrukturzugangsverträgen.

Ansprechpartner:

Dr. Christian Giesecke, LL.M
Lenz und Johlen Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB

Kaygasse 5, 50676 Köln
Tel.: 0221 973002-17
c.giesecke@lenz-johlen.de
www.lenz-johlen.de

Fotos: Lenz und Johlen

Orth Kluth Rechtsanwälte
Partnerschaftsgesellschaft mbB

Paradigmenwechsel in der Eisenbahnregulierung

Recast-Richtlinie, Eisenbahnregulierungsgesetz, TPS 2017 – dem Eisenbahnsektor steht ein Paradigmenwechsel bei der Regulierung bevor. Die EVU müssen sich darauf einstellen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen kaufen im hohen Maße auf monopolisierten Märkten ein. Über 35 Prozent der Kosten eines Transports entfallen nach Berechnungen des VDV im Güterverkehr auf den Einkauf von Infrastruktur und Bahnstrom, Tendenz steigend. Zwischen 2003 und 2015 belief sich der Kostenanstieg laut dem VDV auf rund 53 Prozent. Bislang konnte die Bundesnetzagentur dem wenig entgegensetzen, weil die gesetzlichen Grundlagen des Eisenbahnregulierungsrechts zu schwach ausgestaltet sind.

Engagierte Privatbahnen haben daher die Regulierung „privatisiert" und sind selber vor Gericht gezogen. Bei den Trassenpreisen grundlegend ist etwa die Entscheidung des BGH, wonach Preiserhöhungen stets kostenbasiert sein müssen. In der Folge hat das OLG München die allgemeine Erhöhung der Trassenpreise zum Fahrplanjahr 2010 gestoppt. Auch das TPS 98, der 10-Prozent-Zuschlag auf Sondertrassen, die Kurzfrist- und Änderungsbepreisung, die Erhöhung der Stornierungsentgelte, der Regionalfaktor und das Stationspreis-

Foto: pixelio / Karl-Heinz Laube

system wurden vor Gericht gekippt. Ebenso konnten beim Bahnstrom wichtige Erfolge erzielt werden: Nach Entscheidungen des BGH, der Bundesnetzagentur und der EU-Kommission kann nun jedes EVU seinen Bahnstromanbieter frei wählen; die Bahnstromrabatte und 10-Jahres-Verträge sind abgeschafft.

Demnächst wird sich die „Regulierungs-Welt" indes grundlegend ändern. Hintergrund ist die sogenannte „Recast"-Richtlinie der EU, die bis zum 30. Juni 2015 in deutsches Recht umzusetzen ist. Die DB Netz AG erarbeitet schon im Vorgriff darauf ein neues Trassenpreissystem, das eine differenzierte Bepreisung nach Marktsegmenten vorsieht. Auch das BMVI hat schon einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorgelegt. Trassen- und Stationsentgelte werden danach genehmigungspflichtig und sollen von der Bundesnetzagentur überprüft werden. Die Tücke steckt aber im Detail: Wie tief darf die Behörde wirklich prüfen? Werden Anreize zu Kostensenkungen gesetzt? Werden die Trassenpreise mit der Aufteilung in Marktsegmente noch transparent kalkulierbar sein? Da private Klagen der EVU ausgeschlossen werden sollen, wird es für die EVU umso wichtiger sein, ihre Rechte in den Behördenverfahren wahrzunehmen.

Unsere Kanzlei begleitet die Privatbahnen seit Einführung der Regulierung und hat dabei die wichtigsten Verfahren, unter anderem vor dem BGH und der EU-Kommission erfolgreich geführt. Wir beobachten den Markt und die Rechtsentwicklung und stehen mit Entscheidern in den Unternehmen, Verbänden, der Politik und den Behörden im Dialog. Gerne begleiten wir auch Sie, wenn demnächst der Paradigmenwechsel des Eisenbahnregulierungsrechts ansteht.

Foto: Orth Kluth

Ansprechpartner:

Orth Kluth Rechtsanwälte
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Dr. Anselm Grün
Friedrichstraße 186
10117 Berlin
Tel.: +49 (0)30. 206 09 70 - 0
anselm.gruen@orthkluth.com
www.orthkluth.com

Christian Paschen

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Westendallee 71 – 14052 Berlin
Fon +49 30 88710391
Fax +49 3212 7878113
Mobil +49 151 41245989
www.paschen-rechtsanwaelte.de

Rechtsfragen rund um die Eisenbahn, betreut am Standort Berlin, dem Zentrum der deutschen Bahnindustrie, stehen im Fokus der anwaltlichen Tätigkeit. Diese Tätigkeit erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet, die angrenzenden EU-Staaten und die Standorte der EU-Institutionen.

Die Tätigkeitsschwerpunkte liegen bei den Rechtsfragen der Eisenbahnen, ansonsten im öffentlichen Recht (Bauen, Planen, Denkmale, Verkehrsanlagen und Infrastrukturen, Anlagengenehmigungen, Grundstücksrecht), dazu die Vertragsgestaltung für den unternehmerischen Alltag. Die angrenzenden Rechtsgebiete wie privates Baurecht, Gesellschaftsrecht etc. werden durch juristische Mitarbeiter, befreundete Anwaltskollegen und eine Steuerberatungsgesellschaft im Rahmen von Kooperationen abgedeckt– dies erfolgreich seit vielen Jahren. In dieser Konstellation werden speziell kleine und mittlere Unternehmen betreut, gleich ob Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, selbstständige Fahrzeughalter, Anschlussbahnbetreiber, BOStrab-Betreiber, Bahnbauunternehmen, Werkstätten oder Transport- und Logistikunternehmen, aber auch Versicherungsunternehmen gehören zur Mandantschaft. Ebenfalls wird bei Bedarf interdisziplinär mit Ingenieurbüros, Fachplanern und Umweltexperten kooperiert.

Foto: Paschen

Die beratende und prozessuale Tätigkeit umfasst insbesondere

- Genehmigungsverfahren nach §§ 6 ff AEG und technische Zulassungsverfahren
- Bauen im Bahnbereich
- Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung
- Zertifizierung
- ECM und Instandhaltung
- Führerschein
- Planfeststellung und Kreuzungsrecht
- Umweltfragen (Wasser, Abwasser, Immissionen, Abfall)
- Kollektives und individuelles Arbeitsrecht, Arbeitnehmerüberlassung
- Vertragswesen einschließlich AVV, Transportverträge Passagiere und Güter, Instandsetzung
- Compliance
- Vergabe und Wettbewerb
- Verkehrsverträge im SPNV und ÖPNV
- Europarecht
- Betriebliches Regelwerk für Verkehr und Infrastruktur
- Bedienordnung und Verträge der Anschlussbahnen
- BOStrab-Unternehmen
- Abwicklung von Eisenbahnunfällen
- Grundstücksfragen

Rechtsanwalt Christian Paschen ist seit fast 25 Jahren anwaltlich tätig und seit 2014 als Lehrbeauftragter an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg am Lehrstuhl Eisenbahnwesen aktiv, wo er Studierenden aller technischen Disziplinen Fachplanungs- und Technikrecht vermittelt. Er ist Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung öffentliches Recht e. V. und Vorstandsmitglied im Verband mofair e. V., eines Zusammenschlusses nicht bundeseigener SPNV-Unternehmen. Dort betreut er eisenbahnrechtliche Fragen, Gesetzgebungsverfahren und ist an der Lobbyarbeit auf Bundes- sowie EU-Ebene beteiligt. Als ausgebildeter und im musealen Bereich aktiver Betriebseisenbahner ist er eng mit der Praxis verbunden.

Schienen-Control

Die Behörde sorgt für einen fairen Wettbewerb

Bescheid der Schienen-Control Kommission zum „Fernverkehrsfaktor" für den Halt von Fernverkehrszügen in Personenbahnhöfen durch den Verwaltungsgerichtshof bestätigt. (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092)

Mit Bescheid vom 25. Juni 2013 erklärte die Schienen-Control Kommission den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Faktor 1,25, mit dem das Stationsentgelt für den Halt von Fernverkehrszügen multipliziert wurde, für unwirksam. Sie stellte fest, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Fernverkehrsfaktor nicht gemäß den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hat, nach denen ein Stationsentgelt gemäß § 70 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 („EisbG") zu berechnen ist. Das ergab sich für die Schienen-Control Kommission daraus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz mehrmaligen Nachfragens nicht darlegen konnte, wie es den Fernverkehrsfaktor anhand dieser Grundsätze ermittelt hatte. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab und sprach im Wesent-

Fotos: Schienen-Control

lichen Folgendes aus:

Ein Entgelt für die Zurverfügungstellung unter anderem der Mitbenutzung von Bahnhöfen soll nur solche Leistungen erfassen, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt beziehungsweise in Anspruch genommen werden. Auch für den Fall, dass nicht alle Kosten beziehungsweise die Kosten nicht zur Gänze refundiert werden, muss der Ersatz jedenfalls in Relation zu den durch den Gebrauch seitens des zahlenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursachten Kosten stehen.

Der Hinweis des beschwerdeführenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens darauf, dass in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ebenfalls ein Kostenfaktor (zur Abgeltung der Benutzung von Personenbahnhöfen im Rahmen des Fernverkehrs) verwendet werde, lässt nicht erkennen, dass die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angenommene Höhe dieses Faktors jedenfalls branchenüblich sei.

Dr. Gertraud Redl, LL.M.

Die Schienen-Control ist die Regulierungsbehörde des Bundes für den Schienenverkehr und die gesetzliche Schlichtungsstelle für Fahrgastrechte in Österreich. Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb und den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Damit ermöglicht und unterstützt die Schienen-Control einen fairen Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn. Als Schlichtungsstelle achtet die Schienen-Control auf Kundenfreundlichkeit, Pünktlichkeit sowie faire und transparente Tarife bei der Bahn. Unabhängig, kostenlos und unbürokratisch sorgt die Behörde im Streitfall für rasche und verbindliche Lösungen und Entschädigungen.

Mag. Maria-Theresia Röhsler, LL.M., MBA
Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

STEGMANN + TAUPP

„Ich weiß genau, wie in der Branche gedacht wird“

Herr Stegmann, arbeiten sie immer im Freien wie hier auf dem Bild?

Natürlich nicht *(lacht)*. Ich mag zwar Eisenbahnen, und draußen an der frischen Luft zu arbeiten hat auch etwas für sich, aber hier am Gleis können zu viele Unfälle passieren.

Damit kennen Sie sich doch aus als Fachanwalt für Versicherungsvertragsrecht …

Richtig. Gerade im Gütertransport und beim Baustellenverkehr. Entsteht dabei ein Schaden oder wird jemand verletzt, kommen die Versicherungen der Unternehmen ins Spiel. Meist gegenüber ihnen setze ich Zahlungen an meine Mandanten durch.

Leider kann ich trotz meiner Expertise nicht verhindern, dass während einer Schienensanierung die Lok entgleist, weil die Gleisbettung noch nicht fest genug ist. Oder, dass ein Zweiwegebagger entgegen der Betra auf dem Gleis fährt und mit einer Lok kollidiert.

Wenn das passiert, sollten die Unternehmen zu Ihnen in die Kanzlei kommen …

Im besten Fall schon vorher. Als Fachanwalt kümmere ich mich ebenso um die Verträge zwischen den Unternehmen, die gemeinsam am Gleis arbeiten oder Güter transportieren wollen. Wer ist für was zuständig und wer übernimmt für was die Verantwortung – das muss geregelt sein. Wenn der Auftraggeber am Ende der Arbeiten nicht rechtzeitig oder nicht genug zahlt, kann ich als Anwalt helfen.

Welche Seiten vertreten Sie?

Ich kenne alle Seiten, weil ich alle schon vertreten habe: die des Eisenbahnverkehrsunternehmers, des Logistikers und des Bauunternehmers wie auch einzelner Beteiligter. Etwa Triebfahrzeugführer, Lokführer oder

Fotos: Stegmann + Taupp

Fahrdienstleiter. In den zehn Jahren, in denen ich derartige Fälle bearbeite, waren es jedoch meist die Lokführer beziehungsweise deren EVU, die meine Dienste in Anspruch genommen haben. Ich analysiere für sie in den zivilrechtlichen Verfahren, wer ausgleichspflichtig ist. Wurde zudem ein Mensch verletzt oder wird ein gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr vorgeworfen, verteidige ich die direkt daran beteiligte Person innerhalb eines Strafverfahrens.

Sie arbeiten seit zehn Jahren erfolgreich in dem Bereich. Was schätzen Ihre Mandanten an Ihnen, Herr Stegmann?

Ganz einfach: Ich weiß genau, wie in der Branche gedacht wird. Ich weiß zudem, wie Versicherer und Konzerne denken.

Sie sitzen Sachen gerne aus. Sie haben die wirtschaftliche Kapazität dafür. Es ist mir egal, wie groß ein Konzern ist. Ich warte nicht auf sie, sondern gehe dessen ungeachtet zielorientiert vor.

Im Gegensatz zu vielen anderen Anwälten, die sich mit Eisenbahnrecht beschäftigen, kommen Sie nicht aus dem öffentlichen Recht, sondern aus dem Zivilrecht.

Richtig. Ich bin es gewohnt, dass es schnell geht, und weiß dank meiner Erfahrung, wann ein Versicherer oder ein Unternehmen auf Zeit spielt. Ich nehme es nicht hin, dass gerade Versicherer regelmäßig die gesetzten Fristen um Wochen überschreiten. Selbst wenn er am Ende zahlt, verliert mein Mandant letztendlich Zinsen. Die fordere ich für ihn ein.

Das heißt, Sie greifen lieber an, als zu kooperieren?

Das hat nichts mit „lieber“ zu tun. Man muss an diese Dinge sachlich rangehen. Sobald jemand zur Kooperation bereit ist, lasse ich mich gerne darauf ein. Immer im Sinne meiner Mandanten.

Herr Stegmann, vielen Dank für das Interview.

STEGMANN & TAUPP
RECHTSANWÄLTE
FACHANWÄLTE
CHRISTOPHER STEGMANN
Erthalstraße 4
63739 Aschaffenburg
Fon (06021) 85 81 51
Fax (06021) 85 81 52
sc@kanzlei-stegmann.de
www.kanzlei-stegmann.de

Rechtsanwaltskanzlei Stolle

Die Weichen richtig stellen: mit individuellen Verträgen

Der Transport von Waren wirft zahlreiche rechtliche Fragen auf. Um diese zu beantworten, sind detaillierte Kenntnisse der verschiedenen europäischen Regelwerke und umfassendes juristisches Know-how notwendig. Wer Leistungen im Schienengüterverkehr anbietet, benötigt deshalb rechtssichere und zu eigenen Gunsten gestaltete Verträge. Dabei hilft die Rechtsanwaltskanzlei Stolle, die seit vielen Jahren auf das Eisenbahnrecht spezialisiert ist.

„Gerade Rahmenverträge sollten nicht nach Schema F gestaltet sein", erklärt Kay Stolle, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht. „Damit Unternehmen für den Fall der Fälle gewappnet sind, ist es entscheidend, die Verträge individuell auf die Bedürfnisse zuzuschneiden." Kommt es zum Schadensfall oder möchte ein Unternehmen sich frühzeitig vom Rahmenvertrag lösen, kann dies erhebliche finanzielle Auswirkungen haben.

Von der Vermietung bis zu Transportbedingungen

Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, bestimmte Punkte wirksam zu optimieren: beispielsweise die Haftung bei Verlust oder Beschädigung der Ware oder für den Fall einer Lieferfristüberschreitung. Außerdem zu berücksichtigen sind Regelungen hinsichtlich des Leistungsinhaltes – also die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien –, der Vergütung, etwaige Anpassungsmöglichkeiten, Freistellungsvereinbarungen und Zollangelegenheiten. Diese Grundsätze gelten ebenso bei der Gestaltung von Vermietungsverträgen für Güterwaggons oder Kesselwagen, Rangierverträgen, Gleisanschlussverträge sowie für die Erstellung von Arbeitsverträgen und Allgemeinen Transportbedingungen.

Die Rechtsanwaltskanzlei Stolle hat in allen diesen Bereichen umfassende Erfahrung und berücksichtigt dabei stets auch wirtschaftliche Aspekte.

Ansprüche abwehren, Ziele durchsetzen

Unterstützung kann darüberhinaus im Bereich des Eisenbahngefahrgutrechtes (GGVSEB/RID) hilfreich sein: „Wir verteidigen unsere Mandanten häufig gegen Bußgeldbescheide des Eisenbahn-Bundesamtes", berich-

tet Fachanwalt Stolle. Auch wenn es darum geht, spezielle Verträge aufzusetzen oder Arbeitsanweisungen zu erstellen, ist fachliche Beratung sinnvoll. Zudem können standardisierte Prüflisten helfen, rechtliche Probleme zu verhindern: etwa wenn es um die Aufsichtspflichten der Geschäftsführung geht. Wichtig ist generell ein enger Dialog zwischen Fachanwalt und Klient. Kay Stolle erläutert: „Auf diese Weise lassen sich optimale Voraussetzungen schaffen, um Schadensersatzansprüche abzuwehren und die Ziele unserer Mandanten durchzusetzen."

Foto: Stolle

Ansprechpartner:

Rechtsanwaltskanzlei Stolle

Kay Stolle
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
Königsallee 14
40212 Düsseldorf
Telefon: +49 211 13866250
Mail: info@kanzlei-transportrecht.de
Internet: www.kanzlei-transportrecht.de

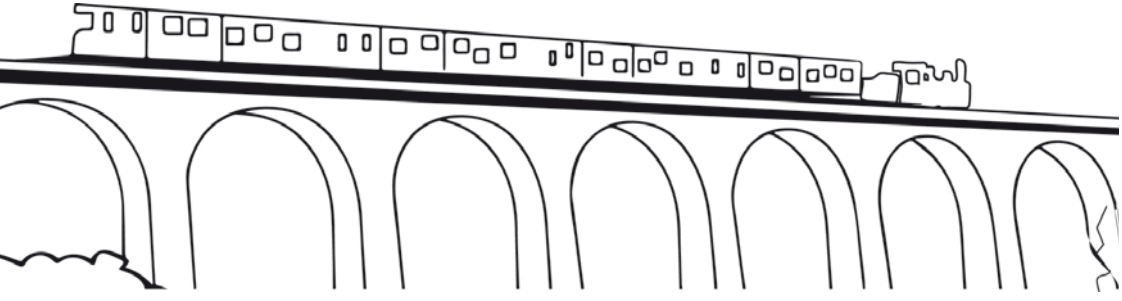
STURM RECHTSANWÄLTE

Ihr Partner – wenn es um rechtliche Probleme rund um die Eisenbahn geht

Rechtsanwalt Alexander Lehmann, Partner der Kanzlei Sturm Rechtsanwälte, ist Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht und hat mit dem Eisenbahnrecht seinen Hauptinteressenschwerpunkt in diesen besonderen Teil des Handelsrechts gelegt. Seit Beginn seiner Tätigkeit als Rechtsanwalt im Jahre 2005 ist er auf eisenbahnrechtliche Mandate spezialisiert. Alexander Lehmann befasst sich in diesem Zusammenhang mit allen rechtlichen Themen, angefangen von dem Erwerb einer Lokomotive und den täglichen Fragestellungen zum Bahnbetrieb bis hin zur Lösung vom Problemen im Zusammenhang mit Unregelmäßigkeiten bei der Abwicklung von Güterverträgen sowie mit der Klärung von haftungs- und versicherungsrechtlichen Ansprüchen aus Eisenbahnunfällen.

Durch die jahrelange Erfahrung und Tätigkeit im Eisenbahnrecht verfügen Alexander Lehmann und seine Kollegen nicht nur über fundierte Kenntnisse der einschlägigen Normen und der aktuellen Rechtsprechung im Eisenbahnrecht, sondern haben auch ein gewisses Verständnis für die Funktionsweise von Eisenbahntechnik entwickelt. Im Fokus der Arbeit stehen immer wieder die hohen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebs einer Eisenbahn und die Überwachung durch die zuständigen Behörden des Bundes und der Länder mit ihren verschiedenen Kontroll- und Durchsetzungsinstrumenten, aber auch strafrechtliche Sanktionen. Die Partner der Kanzlei Sturm Rechtsanwälte stehen grundsätzlich in einem sehr engen Dialog mit ihren Mandanten, um Lösungen für die Herausforderungen, denen sie sich ausgesetzt sehen, zu finden.

Neben den sehr speziellen eisen-



bahnrechtlichen Regelungen sind Eisenbahnunternehmer oftmals auch mit tangierenden Rechtsgebieten konfrontiert. Abgesehen von in jüngster Zeit in der Rechtsprechung verstärkt auftretenden Entscheidungen etwa zur Haftung für überlassenes Personal müssen sich Eisenbahnunternehmer auch immer wieder auf neue Gesetze, wie zum Beispiel aktuell das Mindestlohngesetz, einstellen. Um so wichtiger ist es, auf ein Team qualifizierter und spezialisierter Juristen vertrauen zu können.

Als Dienstleister stellt sich die Kanzlei Sturm Rechtsanwälte ständig diesen Herausforderungen und gewährleistet durch einen engen internen Informationsaustausch, aber auch durch die Zusammenarbeit mit externen Kooperationspartnern ein hohes Maß an rechtlicher Kompetenz.

Wir freuen uns, auch Ihnen behilflich zu sein!

Ansprechpartner:

STURM Rechtsanwälte
Blasewitzer Str. 9
D- 01307 Dresden

Telefon 49 (0) 351- 2606883
Fax 49 (0) 351- 2606882
lehmann@sturmrechtsanwaelte.de
www.sturmrechtsanwaelte.de

Fotos: Sturm

LEIPZIG - HEIDELBERG - ASCHERSLEBEN

NIEKAMP

RECHTSANWÄLTE

www.eisenbahn-recht.com

Die Kanzlei ist spezialisiert auf das Eisenbahnrecht und zählt Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie Kommunen und Eisenbahnaufsichtsbehörden aus Deutschland und Europa zu ihrem Mandantenstamm.

Zum Kerngeschäft der Kanzlei gehören die eisenbahnrechtliche Beratung und Vertragsgestaltung sowie die außergerichtliche Vertretung und die Vertretung in zivilgerichtlichen, verwaltungsgerichtlichen und strafgerichtlichen Prozessen.

Dabei zählen die eisenbahnrechtliche Spezialisierung und die Kooperation mit Eisenbahnsachverständigen zu den Stärken der Kanzlei.

Die Kanzlei veranstaltet außerdem Seminare, Fachtagungen und Inhouseseminare mit aktuellen und praxisbezogenen Themen zum Eisenbahnrecht.

Niekamp Rechtsanwälte
Rathenaustraße 28
04179 Leipzig

Tel: +49 - 341 - 44241940
Fax: +49 - 341 - 44241944
Mail: info@kanzlei-niekamp.de
Web: www.eisenbahn-recht.com