

AEG / ERegG

Kühling / Otte / Ludwigs

2. Auflage 2026
ISBN 978-3-406-79921-1
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei
beck-shop.de

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen. beck-shop.de hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird beck-shop.de für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

zweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines, auch grenzüberschreitenden, Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken (→ § 2 Rn. 161 f., zum Begriff des Ballungsraums nach § 2 Abs. 17 → § 2 Rn. 163). **Regionalverkehr** ist gem. § 2 Abs. 18 ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer, auch grenzüberschreitenden, Region abzudecken (→ § 2 Rn. 164 ff.). Diese Entscheidungsbefugnis der für den SPNV zuständigen obersten Landesbehörden dient dazu, eine eindeutige Zuordnung der betreffenden Unternehmen in eine der genannten Kategorien zu gewährleisten.¹⁹ Die Geltung der Festlegung nach Nr. 3 wurde auf das ERegG beschränkt, da die Begriffe auch im Sicherheitsbereich verwendet werden und Wechselwirkungen nicht beabsichtigt wurden.²⁰

IV. Verfahren und Rechtsschutz

Bei den Entscheidungen nach Nr. 1–3 handelt es sich um **feststellende Verwaltungsakte** gem. § 35 S. 1 VwVfG.²¹ Vor Erhebung einer Klage bedarf es gem. § 68 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 VwGO keiner Nachprüfung der Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Verwaltungsakts in einem Vorverfahren, denn der Verwaltungsakt wird von einer obersten Landesbehörde erlassen.²² Betroffene Schienenbahnen und ggf. Dritte (→ Rn. 5) können gegen die Entscheidungen daher **Anfechtungsklagen** (§§ 42 Abs. 1 Alt. 1, 113 Abs. 1 S. 1 VwGO) oder **Verpflichtungsklagen** (§§ 42 Abs. 1 Alt. 2, 113 Abs. 5 VwGO) vor den Verwaltungsgerichten (§ 45 VwGO) erheben.²³ Wird der feststellende Verwaltungsakt dem Betroffenen nicht bekannt gegeben, beginnt die Jahresfrist in § 58 Abs. 2 VwGO nicht zu laufen.²⁴

§ 2b Übergeordnetes Netz

(1) Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden;
2. Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nicht-gewerblichen Zwecken genutzt werden;
3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;
4. Infrastrukturen, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

(2) ¹ Funktional getrennt nach Absatz 1 Nummer 1 bedeutet, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz übergehen. ² Das schließt nicht aus, dass

1. Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden,

¹⁹ BT-Drs. 18/8334, 297.

²⁰ BT-Drs. 18/9099, 30.

²¹ VGH Mannheim 7.7.2009 – 5 S 967/08, BeckRS 2009, 35851 (Entscheidungsgründe, 2.a)); Beck AEG/Fehling § 2 Rn. 156; → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

²² Beck AEG/Fehling § 2 Rn. 157; → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

²³ Beck AEG/Fehling § 2 Rn. 157; → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

²⁴ VGH Mannheim 7.7.2009 – 5 S 967/08, BeckRS 2009, 35851 (Entscheidungsgründe, 2.a)).

2. in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (S-Bahnen), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastruktur Anforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen oder
3. Hybridfahrzeuge, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übergeordneten Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden.

Literatur: Kramer, Die Entwicklung des Eisenbahnrechts in den Jahren 2018/2019, N&R 2019, 198–217; Speck, Darf die Straßenbahn den Regionalverkehr bedienen?, N&R 2021, 95–104; Weber, Rechtswörterbuch, 34. Ed. 2025 (zitiert: Weber Rechtswörterbuch/Bearbeiter).

Übersicht

	Rn.
A. Europarechtliche Grundlagen	1
B. Übergeordnetes Netz und Ausnahmen	7
I. Übergeordnetes Netz (Abs. 1)	8
II. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1–4	10
III. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 2	19
IV. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 3	20
V. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 4	22
VI. Keine Umsetzung weiterer Bestimmungen der RL (EU) 2016/797 und der RL (EU) 2016/798	25
VII. Rechtsfolgen	26

A. Europarechtliche Grundlagen

- 1 Die Interoperabilitätsrichtlinie (RL (EU) 2016/797¹) als Neufassung der RL 2008/57/EG² dient dem Ziel der **Interoperabilität** des Eisenbahnsystems der Union und soll insbesondere einen Beitrag zur Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums leisten. Bei der Sicherheitsrichtlinie (RL (EU) 2016/798³) handelt es sich um die Neufassung der RL 2004/49/EG⁴, mit der ein gemeinsamer Regelungsrahmen für **Eisenbahnsicherheit** geschaffen wurde, wobei der Inhalt der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden.
- 2 Nach Art. 1 Abs. 3 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 RL (EU) 2016/798 gelten die Interoperabilitätsrichtlinie bzw. die Sicherheitsrichtlinie **nicht** für **Untergrundbahnen** (Buchst. a), **Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge** sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden (Buchst. b) und Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union **funktional/funktionell getrennt** sind und die nur für die **Personenbeförderung** im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen (Buchst. c). Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten nach Art. 1 Abs. 4 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 RL (EU) 2016/798 von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung der jeweiligen Richtlinie treffen, insbesondere Folgendes ausnehmen: Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihren Eigentümer oder einem Betreiber für den **eigenen jeweiligen Güterverkehr** oder für die **Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken** genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge (Buchst. a); Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den **lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden (Buchst. b); Infrastrukturen für

¹ ABl. 2016 L 138, 44, s. Erwgr. 1, 3 und 4.

² ABl. 2008 L 191, 1.

³ ABl. 2016 L 138, 102, s. Erwgr. 1 und 2.

⁴ ABl. 2004 L 164, 44.

Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnssystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist (Buchst. c). Dabei enthalten Art. 1 Abs. 4 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 RL (EU) 2016/798 zum jeweiligen Buchst. a einen unterschiedlichen Einschub („einschließlich der Nebengleise“ bzw. „einschließlich der Gleisanschlüsse“).

Die durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes⁵ eingeführte Vorschrift in § 2b dient der **Umsetzung** von Art. 1 Abs. 3 und 4 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 und 3 RL (EU) 2016/798 (bzw. der Vorgängerregelungen in den RL 2008/57/EG und 2004/49/EG) in deutsches Recht.⁶ Der Begriff „übergeordnetes Netz“ wurde neu eingeführt und dient der Umschreibung derjenigen Eisenbahninfrastrukturen, für die die europäischen Vorschriften Anwendung finden.⁷ Der neue Begriff umfasst nach § 2b Abs. 1 AEG **grundsätzlich das gesamte regelspurige Eisenbahnnetz**, vorbehaltlich der in dieser Vorschrift auf der Grundlage von Art. 1 Abs. 3 und 4 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 und 3 RL (EU) 2016/798 (bzw. den Vorgängerregelungen) vorgesehenen **Ausnahmen**.⁸ Dabei wurden in § 2b Abs. 1 AEG die europäischen Regelungen aufgegriffen, die sich auf das **Netz** bzw. auf **Strecken** beziehen, während die korrespondierenden Ausnahmen bezogen auf Unternehmen bzw. Fahrzeuge in § 7a Abs. 1 S. 2 und 3 verankert sind.⁹

Dabei bedurfte es keiner Umsetzung der in Art. 1 Abs. 3 Buchst. a und b RL (EU) 2016/797 bzw. Art. 2 Abs. 2 Buchst. a und b RL (EU) 2016/798 vorgesehenen Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Richtlinien betreffend **Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge** und die entsprechenden Infrastrukturen, denn dabei handelt es sich nicht um Eisenbahnen, sondern um andere Schienenbahnen, für die nach § 1 Abs. 2 S. 2 das AEG ohnehin nicht gilt.¹⁰

§ 2b Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 AEG dienen der Umsetzung der Ausnahmeregelung in Art. 1 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 Buchst. c RL (EU) 2016/798 betreffend **funktional/funktionell getrennte Netze**. In § 2b Abs. 1 Nr. 2 AEG wurde von der in Art. 1 Abs. 4 Buchst. a RL (EU) 2016/797 bzw. Art. 2 Abs. 3 Buchst. a RL (EU) 2016/798 vorgesehenen Ausnahmemöglichkeit zugunsten von Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die für den **eigenen Güterverkehr** oder für die **Personenbeförderung zu nicht gewerblichen Zwecken** genutzt werden, Gebrauch gemacht. Auch zugunsten der Infrastrukturen für **Stadtbahnen**, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden, wurde entsprechend Art. 1 Abs. 4 Buchst. c RL (EU) 2016/797 bzw. Art. 2 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/798 eine Ausnahmeregelung in § 2b Abs. 1 Nr. 3 AEG aufgenommen. § 2b Abs. 1 Nr. 4 AEG beruht auf Art. 1 Abs. 4 Buchst. b RL (EU) 2016/797 bzw. Art. 2 Abs. 3 Buchst. b RL (EU) 2016/798 und betrifft ausschließlich für den **lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzte Infrastrukturen.

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes¹¹ wurden zugleich die bis dahin geltenden Begriffsbestimmungen der **„Netze des Regionalverkehrs“** und der **„Regionalbahnen“** in § 2 AEG **gestrichen**, nachdem die deutschen Fassungen der RL 2004/49/EG und RL 2008/57/EG die Begriffe „Regionalbahnen“ bzw. „Regionalbahnsysteme“ seit der Berichtigung vom 22.4.2015¹² nicht mehr vorsahen.¹³ Die Nachfolgerechtsakte in den RL (EU) 2016/797 und RL (EU) 2016/798 enthalten diese Begriffe ebenfalls nicht mehr. Zudem hatte die Europäische Kommission die Umsetzung der

⁵ G v. 20.3.2019 (BGBl. I 347).

⁶ BGBl. 2019 I 347 (s. die Sternchen-Fußnote); BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 4 f., 7.

⁷ BT-Drs. 19/5421, 19.

⁸ BT-Drs. 19/5421, 19; Kramer N&R 2019, 198 (200); → 1. Aufl. 2020, Rn. 6 f.

⁹ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 7.

¹⁰ Vgl. auch BT-Drs. 19/5421, 22.

¹¹ G v. 20.3.2019 (BGBl. I 347).

¹² ABl. 2015 L 103, 11.

¹³ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 4.

Ausnahmemöglichkeiten nach den RL 2004/49/EG und RL 2008/57/EG zum Gegenstand zweier Vertragsverletzungsverfahren gemacht.¹⁴ Maßgeblich (insbesondere für den Anwendungsbereich der in §§ 7a und 7c AEG enthaltenen Vorschriften über die Sicherheitsbescheinigung und die Sicherheitsgenehmigung) ist nunmehr, ob die genutzte bzw. betriebene Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz nach § 2b zählt.¹⁵ Die Umsetzung der RL (EU) 2016/797 und der RL 2016/798 (EU) ist Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission, die mit Stellungnahme gem. Art. 258 AEUV vom 26.1.2023 ausgeführt hat, dass Deutschland noch nicht alle Anforderungen in allen regionalen Netzen anwende.¹⁶

B. Übergeordnetes Netz und Ausnahmen

- 7 Abs. 1 definiert das **übergeordnete Netz** und benennt vier **Ausnahmefälle** (Nr. 1–4). Eine Voraussetzung nach Abs. 1 Nr. 1 („funktional getrennt“) wird in Abs. 2 näher ausgestaltet.

I. Übergeordnetes Netz (Abs. 1)

- 8 Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist nach Abs. 1 „das regelspurige Eisenbahnnetz“. Die **Regelspur** oder Normalspur stammt ursprünglich aus England, umfasst eine Spurweite von 1.435 mm (oder 4 Fuß, 8,5 Zoll) und ist abzugrenzen von Schmal- und Breitspurbahnen.¹⁷ Der Begriff des übergeordneten Netzes dient der Umschreibung derjenigen Eisenbahninfrastrukturen, für die die **europäischen Vorschriften** Anwendung finden.¹⁸ Dies kommt auch in der Benennung des übergeordneten Netzes als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zum Ausdruck, auf den die RL (EU) 2016/797 (zB in Erwgr. 2 und 4 sowie in Art. 1 Abs. 1 S. 1) und die RL (EU) 2016/798 (zB in Erwgr. 2) ihrerseits Bezug nehmen.
- 9 Die **Ausnahmen** vom übergeordneten Netz nach § 2b Nr. 1–4 beruhen auf Art. 1 Abs. 3 Buchst. c, Abs. 4 Buchst. a–c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 Buchst. c, Abs. 3 Buchst. a–c RL (EU) 2016/798 (→ Rn. 2 ff.). Um eine weitere Gesetzesänderung nach kurzer Zeit zu vermeiden, wurden die Bestimmungen zum Anwendungsbereich aus dem 4. Eisenbahnpaket bereits vor dessen umfassender Umsetzung herangezogen.¹⁹ In § 2b Abs. 1 wurden die europäischen Regelungen aufgegriffen, die sich auf das **Netz** bzw. auf **Strecken** beziehen, während die korrespondierenden Ausnahmen bezogen auf Unternehmen bzw. Fahrzeuge in § 7a Abs. 1 S. 2 und 3 verankert sind.²⁰

II. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1–4

- 10 Nach Abs. 1 Nr. 1 sind vom übergeordneten Netz ausgenommen „Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem **funktional getrennt** sind und die nur für die **Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr** genutzt werden“. Gemäß Abs. 2 S. 1 bedeutet funktional getrennt nach Abs. 1 Nr. 1, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz übergehen. Abs. 2 S. 2 benennt sodann Fallkonstellationen, die der funktionalen Trennung nicht entgegenstehen. Abs. 1 Nr. 1 entspricht Art. 1 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und

¹⁴ BT-Drs. 19/5421, 1; Kramer N&R 2019, 198 (200); → 1. Aufl. 2020, Rn. 4.

¹⁵ BT-Drs. 19/5421, 26; → 1. Aufl. 2020, § 2 Rn. 187; Speck N&R 2021, 95 (99).

¹⁶ S. dazu https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_23_142, zuletzt abgerufen am 17.5.2026.

¹⁷ <https://direkt.sob.ch/themen/bahnwissen/spurweiten-der-bahn-normalspur> und https://dgeg.de/114-spurweiten_Geschichte_g, zuletzt abgerufen jeweils am 17.5.2026.

¹⁸ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 6.

¹⁹ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 7.

²⁰ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 7.

Art. 2 Abs. 2 Buchst. c RL (EU) 2016/798 (→ Rn. 2, 5).²¹ Zu Abs. 2 findet sich dagegen keine Entsprechung im Europarecht.

Die beiden Voraussetzungen nach Abs. 1 Nr. 1, das Vorliegen eines vom übrigen 11 Eisenbahnsystem funktional getrennten Netzes und die Nutzung nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr, müssen **kumulativ** vorliegen.²² Netze sind nur dann von dem übergeordneten Netz ausgeschlossen, wenn diese neben der funktionalen Trennung nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden.²³ Der **Begriff des Stadt- und Vorortverkehrs** wird in § 2 Abs. 16 definiert (→ § 2 Rn. 161 f.). In Anlehnung an diese Definition ist **örtlicher Verkehr** ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Ortes abzudecken.

Funktional getrennt iSd Abs. 1 Nr. 1 bedeutet nach Abs. 2 S. 1, dass **in der Regel** 12 **keine Züge** zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz **übergehen**. Das schließt gem. Abs. 2 S. 2 nicht aus, dass Züge aus dem funktional getrennten Netz in **angrenzende Bahnhöfe** des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden (Nr. 1), in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (**S-Bahnen**), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen (Nr. 2) oder **Hybridfahrzeuge**, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übergeordneten Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden (Nr. 3). Mit Abs. 2 sollte **konkretisiert** werden, was unter funktional getrennten Netzen zu verstehen ist.²⁴

Eine Richtlinie ist gem. Art. 288 Abs. 3 AEUV für jeden Mitgliedstaat, an den sie 13 gerichtet ist, hinsichtlich des zu erreichenden **Ziels verbindlich**, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die **Wahl der Form und der Mittel**. Nach Art. 1 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 Buchst. c RL (EU) 2016/798 gilt die jeweilige Richtlinie nicht für Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union **funktional/funktionell getrennt** sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen. Eine Definition, wann eine funktionale Trennung vorliegt, enthalten die Richtlinien nicht. Daher steht einer Konkretisierung dieses Begriffs durch die Mitgliedstaaten nichts entgegen. Dabei sind allerdings die verbindlichen Ziele der Richtlinien (→ Rn. 1) durch die Mitgliedstaaten zu beachten. Zur Erreichung dieser Ziele ist Abs. 2 **richtlinienkonform auszulegen**.

Hintergrund der Ausnahme für funktional getrennte Netze vom Anwendungsbereich der 14 Richtlinien ist nach Erwgr. 5 RL (EU) 2016/797 insbesondere, dass Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme in vielen Mitgliedstaaten **lokalen technischen Anforderungen** unterliegen und diese öffentlichen Personennahverkehrsdienste in der Regel nicht der Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union unterliegen. Darauf nimmt die RL (EU) 2016/798 in Erwgr. 3 Bezug. Der Ausdruck „Stadtbahnen“ wird in Art. 2 Nr. 29 RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Nr. 16 RL (EU) 2016/798 definiert als ein Schienenverkehrssystem für den **Stadt- und/oder Vorortverkehr**, die einen Kollisionsrisikowert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnssysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und **tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus**. Die Formulierungen der Richtlinien lassen damit erkennen, dass

²¹ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 8.

²² VG Köln 21.6.2019 – 18 K 5869/17, BeckRS 2019, 62658 Rn. 48; → 1. Aufl. 2020, Rn. 8.

²³ VG Köln 21.6.2019 – 18 K 5869/17, BeckRS 2019, 62658 Rn. 48.

²⁴ BT-Drs. 19/5421, 20 (zu der zunächst als Abs. 3 vorgesehenen Regelung); → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

anknüpfend an die vorhandene **technische Ausgestaltung** einzelner Netze sowie deren **Nutzung** für den Stadt- und/oder Vorortverkehr die Anforderungen der Richtlinien ausnahmsweise nicht gelten sollen.²⁵ Dies wird § 2b Abs. 2 AEG konkretisierend umgesetzt, wobei das in Abs. 2 S. 1 und Abs. 2 S. 2 Nr. 2 verankerte **Regel-Ausnahme-Verhältnis** auch in der Definition des Ausdrucks „Stadtbahnen“ nach den Richtlinien („normalerweise“) angelegt ist. Angesichts der Verbindlichkeit der Ziele der Richtlinien (→ Rn. 1) ist Abs. 2 richtlinienkonform **eng auszulegen**.

- 15 Dass gem. Abs. 2 S. 1 in der Regel keine Züge zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz übergehen, betrifft somit jedenfalls an ein Eisenbahnnetz angrenzende **Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Netze**.²⁶ Darüber hinaus werden **abgegrenzte Netze** für Stadtschnellbahnen (**S-Bahnen**) erfasst, wie sich Abs. 2 S. 2 Nr. 2 (→ Rn. 17) entnehmen lässt. In Betracht kommen etwa S-Bahnen in Städten oder sonstige Eisenbahnnetze mit besonderer Ausstattung.²⁷ Dagegen lassen Art. 1 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 Buchst. c RL (EU) 2016/798 („Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr“, → Rn. 2) die Einbeziehung von Netzen, die (zumindest auch) von Regionalzügen, Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs genutzt werden, nicht zu.²⁸
- 16 Der in Abs. 2 S. 2 Nr. 1 geregelte Fall, dass Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden, ist dahingehend auszulegen, dass **ausschließlich Straßen-, Stadt- und U-Bahnen** in das übergeordnete Netz einfahren und Gleise in **angrenzenden Bahnhöfen** nutzen dürfen. Demgegenüber dürfen Züge umgekehrt nicht in Straßen-, Stadt- oder U-Bahn-Netze einfahren.²⁹ Dies ergibt sich aus dem Wortlaut von Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 sowie daraus, dass für die gelegentliche Nutzung von Infrastrukturen für Stadtbahnen durch Eisenbahnfahrzeuge in Abs. 1 Nr. 3 eine eigene Regelung existiert, deren Voraussetzungen nicht umgangen werden dürfen. Die dargelegte Auslegung führt nicht zu einer Aufweichung der unionsrechtlich vorgeschriebenen funktionalen Trennung,³⁰ denn die Mitnutzung angrenzender Bahnhöfe wird nur Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ermöglicht und bleibt **räumlich** („angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes“) und **sachlich** (Nutzung von Gleisen) auf einen klar umschriebenen **Ausnahmefall** beschränkt. Dabei ist der Begriff der angrenzenden Bahnhöfe des übergeordneten Netzes trotz des abweichenden Wortlauts in Übereinstimmung mit § 7a Abs. 1 S. 2 („Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes“) auszulegen. Es handelt sich mithin um den räumlich ersten Bahnhof iSd § 4 Abs. 2 S. 1 EBO des übergeordneten Netzes. Eine Erstreckung auf den nächsten größeren Knotenbahnhof, an dem die Mehrzahl der Fahrgäste aus- oder umsteigt,³¹ widerspräche dagegen dem Wortlaut von § 2b Abs. 2 S. 2 Nr. 1 AEG („angrenzende Bahnhöfe“) und dem Erfordernis einer richtlinienkonformen engen Auslegung von Abs. 2 (→ Rn. 13 f.).
- 17 In Abs. 2 S. 2 Nr. 2 ist die Konstellation geregelt, dass in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (**S-Bahnen**), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen. Mit den in Abs. 2 S. 2 Nr. 2 erwähnten allgemeinen Infrastrukturanforderungen sind die speziellen **Infrastrukturanforderungen für S-Bahnsysteme**

²⁵ Vgl. → 1. Aufl. 2020, Rn. 5, 9.

²⁶ Vgl. Kramer N&R 2019, 198 (200).

²⁷ → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

²⁸ AA → 1. Aufl. 2020, Rn. 9.

²⁹ AA → 1. Aufl. 2020, Rn. 19.

³⁰ Vgl. auch → 1. Aufl. 2020, Rn. 18 f.; aA Speck N&R 2021, 95 (99).

³¹ Befürwortet von Otte → 1. Aufl. 2020, Rn. 19; zu § 2 Abs. 9 aF auch Beck AEG/Fehling § 2 Rn. 166; Kunz/Kramer EisenbahnR/Kramer, 25. EL 2009, AEG § 2 Rn. 44; zu § 2 Abs. 20 aF VG Köln 21.6.2019 – 18 K 5869/17, BeckRS 2019, 62658 Rn. 34.

nach der EBO gemeint.³² Die Eisenbahnverkehrsleistungen der S-Bahnen sollen den Verkehrsbedarf einer Stadt und ihres Umlandes decken, so dass es sich um Stadt- und Vorortverkehr nach § 2 Abs. 16 handelt (→ § 2 Rn. 161) und die Voraussetzungen nach Art. 1 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 2 Buchst. c RL (EU) 2016/798 („Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr“, → Rn. 2) erfüllt werden. Abs. 2 S. 2 Nr. 2 setzt nach seinem Wortlaut und angesichts der Ziele der Richtlinien (→ Rn. 1) voraus, dass **ausschließlich S-Bahn-Fahrzeuge** auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen, nicht aber Regionalzüge, Züge des Schienenpersonenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs. Es müssen keine unterschiedlichen Betreiber der Netze vorliegen,³³ denn Abs. 2 S. 2 Nr. 2 verdrängt, soweit anwendbar, als Spezialregelung die Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 20.

Abs. 2 S. 2 Nr. 3 betrifft **Hybridfahrzeuge**, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übergeordneten Netz zulassen, und die regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden. Damit werden sog. **Zweisystem-Stadtbahnen** angesprochen.³⁴ Ein „Zweisystem-Stadtbahnfahrzeug“ ist nach Art. 2 Nr. 18 RL (EU) 2016/797 ein Fahrzeug, das für die kombinierte Nutzung sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen ausgelegt ist (zum Ausdruck „Stadtbahnen“ → Rn. 14). Für Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Union verkehren, haben die Mitgliedstaaten, falls keine für diese Fahrzeuge geltenden TSI vorhanden sind, insbesondere gem. Art. 1 Abs. 5 Buchst. a RL (EU) 2016/797 sicherzustellen, dass nationale Vorschriften oder andere einschlägige zugängliche Maßnahmen erlassen werden, um sicherzustellen, dass diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen.³⁵

III. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 2

Abs. 1 Nr. 2 nimmt Eisenbahninfrastrukturen im **Privateigentum**, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den **eigenen Güterverkehr** oder für die **Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken** genutzt werden, vom übergeordneten Netz aus. Mithin werden Art. 1 Abs. 4 Buchst. a RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 Buchst. a RL (EU) 2016/798 umgesetzt.³⁶ Auf den in den Richtlinien (→ Rn. 2) enthaltenen Einschub „einschließlich der Nebengleise“ bzw. „einschließlich der Gleisanschlüsse“ wurde verzichtet, weil darin kein Mehrwert gesehen wurde.³⁷ Es wird der Begriff des „Privateigentums“ aus dem EU-Recht verwendet. Daher sind von dieser Ausnahme auch nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen nach § 3 Abs. 2 AEG erfasst, wie beispielsweise Werksbahnen (nach § 2 Abs. 8) oder Gleisanschlüsse der Bundeswehr.³⁸ Anders als bei der Ausnahme für private Gleisanschlüsse gem. § 2 Abs. 6a AEG iVm Anlage 1 ERegG (→ § 2 Rn. 58) kommt es hier nicht auf die Rechtsform des Infrastrukturbetreibers, sondern darauf an, ob die Infrastrukturen in Privateigentum stehen und ob sie ausschließlich für den eigenen Güterverkehr oder die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden.

IV. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 3

Nach Abs. 1 Nr. 3 sind **Infrastrukturen für Stadtbahnen**, die **gelegentlich** von **Eisenbahnfahrzeugen** unter den **Betriebsbedingungen** für das betreffende Stadtbahn-

³² BT-Drs. 19/5421, 20 (zu der zunächst als Abs. 3 vorgesehenen Regelung); → 1. Aufl. 2020, Rn. 20.

³³ Vgl. → 1. Aufl. 2020, Rn. 20.

³⁴ → 1. Aufl. 2020, Rn. 21.

³⁵ → 1. Aufl. 2020, Rn. 21.

³⁶ Vgl. BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 10.

³⁷ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 10.

³⁸ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 10; s. zu Werksbahnen auch OVG Münster 15.2.2023 – 11 A 2213/20, BeckRS 2023, 46013 Rn. 93.

system genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für **Verbindungszwecke** erforderlich ist, vom übergeordneten Netz ausgenommen. Die Regelung setzt Art. 1 Abs. 4 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/798 nahezu wortlautgetreu um. Die Richtlinien enthalten lediglich den Zusatz, dass die Infrastrukturen von „**schweren**“ Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden. Dieses Adjektivs bedurfte es nicht, denn die Begriffe der „light rail infrastructure“ und der „heavy rail vehicles“ (so die englischen Fassungen von Art. 1 Abs. 4 Buchst. c RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 Buchst. c RL (EU) 2016/798) gibt es in der deutschen (Rechts-)Sprache nicht. Vielmehr sind Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge und die entsprechenden Infrastrukturen keine Eisenbahnen, sondern andere Schienenbahnen, für die nach § 1 Abs. 2 S. 2 das AEG nicht gilt (→ Rn. 4; vgl. auch Erwgr. 3 RL (EU) 2016/798: „Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere leichte Eisenbahnsysteme [...]“).

- 21 Eine auf der **Grundlage des PBefG** geplante, genehmigte, errichtete und betriebene Infrastruktur, die nicht Bestandteil des regelspurigen Eisenbahnnetzes ist,³⁹ darf nach Abs. 1 Nr. 3 nur gelegentlich, also in Einzelfällen und **nicht regelmäßig** von Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden. Die Nutzung ist für Verbindungszwecke erforderlich, wenn das jeweilige **Ziel** auf anderem Weg nicht oder nur unter unzumutbaren Bedingungen **erreichbar** ist. Schließlich muss die Nutzung der Infrastruktur unter den **Betriebsbedingungen** für das betreffende Stadtbahnsystem erfolgen, also zB nach den Regeln der BOStrab. Zu unterscheiden von der Ausnahmeregelung in Abs. 1 Nr. 3 ist der in Abs. 1 Nr. 1 iVm Abs. 2 S. 2 Nr. 1 geregelte Fall, dass Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden (→ Rn. 16).

V. Ausnahme nach Abs. 1 Nr. 4

- 22 Ausgenommen vom übergeordneten Netz sind nach Abs. 1 Nr. 4 „Infrastrukturen, die ausschließlich für den **lokal begrenzten Einsatz** oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden“. Hier wurden Art. 1 Abs. 4 Buchst. b RL (EU) 2016/797 und Art. 2 Abs. 3 Buchst. b RL (EU) 2016/798 wortlautgetreu umgesetzt.⁴⁰ Mögliche Kriterien für die Entscheidung nach § 2c Abs. 2, ob es sich um einen „lokal begrenzten Einsatz“, also eine örtlich begrenzte wirtschaftliche Tätigkeit des Betreibers, handelt, können nach der Begründung des Gesetzentwurfs⁴¹ insbesondere sein:
- das **Verkehrsaufkommen** und die **Streckenlänge** in Anlehnung an Art. 2 Abs. 3a RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur in der Fassung der RL (EU) 2016/2370,
 - die **Verkehrsbedeutung** der Strecke unter Berücksichtigung einer etwaigen Erschließungsfunktion und die Verkehrsleistungen, die auf der Strecke erbracht werden,
 - die Bedeutung einer Strecke in **Raumordnungs- oder Verkehrsplänen**,
 - die **bauliche Beschaffenheit** der Strecke (Stichstrecken etc) sowie die **Betriebsverhältnisse** (Streckengeschwindigkeit etc) auf der Strecke.
- 23 Bei der Entscheidung nach § 2c Abs. 2 darüber, ob eine Infrastruktur ausschließlich für den „lokal begrenzten Einsatz“ nach § 2b Abs. 1 Nr. 4 genutzt wird, kommt der zuständigen Behörde angesichts dieser unterschiedlichen Kriterien und wenig konkreten Vorgaben ein **weiter Ermessensspielraum** zu.⁴² Dabei sollen Splitterlösungen für die Unternehmen vermieden werden.⁴³

³⁹ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 11.

⁴⁰ BT-Drs. 19/5421, 19; → 1. Aufl. 2020, Rn. 12.

⁴¹ BT-Drs. 19/5421, 19 f.; → 1. Aufl. 2020, Rn. 12.

⁴² → 1. Aufl. 2020, Rn. 13.

⁴³ BT-Drs. 19/5421, 20; → 1. Aufl. 2020, Rn. 13.