W2K WURSTER WEISS KUPFER
RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFT MBB

Bauhaus-Universität Weimar

GOETHE UNIVERSITÄT FRANKFURT AM MAIN

Verfassungsrechtlicher und unionsrechtlicher Rahmen für Reformen im Bahnsystem

Tagung

"Reformbedarf und -optionen bezüglich der Eisenbahn in Deutschland und der DB"

am 19. November 2024 in Berlin

Prof. Dr. Georg Hermes (W2K, Goethe-Universität Frankfurt a.M.)

Dr. Holger Weiß, LL.M. (W2K, Bauhaus-Universität Weimar)

A | Verfassungsrecht

B | Das unionsrechtliche Wettbewerbsmodell für die Eisenbahnen
I. Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungen
II. Status der Eisenbahnverkehrsunternehmen
III. Status der Infrastrukturbetreiber
IV. Netzzugang durch Regulierung

C | Unionsrechtlich zulässige Instrumente der Gemeinwohlsicherung
I. Infrastruktur
II. Verkehrsleistungen

D | Fazit

Eisenbahnverfassungsrecht in Art. 87e GG

Eisenbahnen des Bundes = Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form

- Organisationsprivatisierung (AG, GmbH, **spezielles DB-Gesetz**)
- Keine materielle Privatisierung („Privatisierung ohne Private“)
- Kaufmännische Führung nach handelsrechtlichen Grundsätzen
- Effiziente und angemessene Leistungen
- Keine unmittelbare Gemeinwohlbindung

Schienenwegevorbehalt (…stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit … von Schienenwegen umfaßt)

- Grundlegend dazu BVerfG, U. v. 7.11.2017 – 2 BvE 2/11:
- DB AG kann sich nicht auf Grundrechte berufen (Rn. 270 f.)
- Kein verfassungsrechtl. Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen (Rn. 270)
- Kein Schutz der DB vor (gemeinwohlorientierten) Einwirkungen des Staates auf die Unternehmensführung (Rn. 275)

Eisenbahnverfassungsrecht in Art. 87e GG

Gewährleistungs-verantwortung des Bundes

Neubau/Ausbau und Erhalt des **Schienennetzes** (auch SPNV-Netz)

Instrumente:
Planung – Finanzierung – Beteiligungsverwaltung

Wohl der Allgemeinheit (Klimaschutz …)

Verkehrsbedürfnisse

Verkehrsangebot

Personenfernverkehr
Güterverkehr

Personennahverkehr

Instrumente:
Wettbewerb durch Regulierung, Einkauf von Verkehrsleistungen

Ver-antwortung der Länder für SPNV-Angebot

Sonstiges Verfassungsrecht mit Bedeutung für Bahn-Reformoptionen

Finanzverfassungs- und Haushaltsrecht	• Haushaltsverfassungsrecht (Jährigkeit, Jährlichkeit) • Staatsschuldenrecht (Art. 115 Abs. 2 GG) • Regionalisierungsmittel (Art. 106a GG)
Bundesstaatliche Kompetenzverteilung	• Gesetzgebungskompetenz • Verwaltungskompetenz • Spezielle Kompetenzverteilung für den SPNV (s.o.)

A | Verfassungsrecht

B | Das unionsrechtliche Wettbewerbsmodell für die Eisenbahnen
I. Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungen
II. Status der Eisenbahnverkehrsunternehmen
III. Status der Infrastrukturbetreiber
IV. Netzzugang durch Regulierung

C | Unionsrechtlich zulässige Instrumente der Gemeinwohlsicherung
I. Infrastruktur
II. Verkehrsleistungen

D | Fazit

Kernelemente des unionsrechtlichen Wettbewerbsmodells

Trennung + **EVU / EIU** + **Infrastrukturzugang** + **„Regulierung“** = **EU-weiter Wettbewerb**

- Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehrs-leistungen
- Etablierung unabhängiger EVU und (teilw.) unabhängiger EIU
- Recht der EVU auf Zugang zur Eisenbahn-infrastruktur und zu Service-einrichtungen
- Wegeentgelte und Zuweisung von Kapazität
- **Erbringung von Eisenbahn-verkehrs-leistungen im EU-weiten Wettbewerb**

I. Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungen

Grundlegendes Prinzip des gesamten EU-Eisenbahnrechts

→ **RL 2012/34/EU**

- Art. 1 Abs. 1: „Eisenbahninfrastruktur“ – „Eisenbahnverkehrsleistungen“
- Kapitel II Abschnitt 2: Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen
- Art. 7 Abs. 1: „Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass keine der anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausübt“.

→ **Deutsches Holding-Modell**:

- Auch nach EuGH C-556/10 werden Zweifel am deutschen Holding-Modell erhoben.
- Vorteile des Holding-Modells und Beachtung der Unabhängigkeitsregeln schwer miteinander zu vereinbaren

II. Status der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Betriebswirtschaftliche Ausrichtung

- MS haben sicherzustellen, dass **EVU ihre Tätigkeit dem Markt anpassen** und ihre Geschäfte effizient führen können.
- EVU müssen nach **den für Wirtschaftsunternehmen geltenden Grundsätzen** geführt werden. Das gilt auch für die von den MS auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und ÖDAs.
  - ➢ **Verpflichtung auf eine betriebswirtschaftliche Unternehmenspolitik**

Unabhängigkeit des EVU

- EVU legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne fest.
- EVU können unter Inbezugnahme der von dem MS aufgestellten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung nationaler Pläne oder Verträge insb. die interne Organisation festlegen, über die Bereitstellung und die Preise von Leistungen entscheiden, über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden …
- MS können aber **Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen** verlangen, wie sie den Anteilseignern privater Kapitalgesellschaften zusteht

III. Status der Infrastrukturbetreiber

Funktionen	Status
Wesentliche Funktionen beim Betrieb (Trassenzuweisung, Entgelterhebung)	**Verantwortlich und unabhängig** ggü EVU und Staat • Mitgliedstaat (Parlament / Regierung) setzt normativen Rahmen • Infrastrukturbetreiber entscheidet über Trassenzuweisung und Entgelte • Nationale Regulierungsstelle übt Rechtmäßigkeitskontrolle aus (EuGH, 09.09.2021 - C 144/20 -, juris Rn. 44 ff.)
Betrieb im Übrigen, Instandhaltung, Erneuerung	**Verantwortlich, aber nicht (notwendig) unabhängig vom Staat** • Gegenüberstellung Art. 4 I und II RL 2012/34/EU • Art. 7a verlangt Unabhängigkeit nur in Bezug auf „wesentliche Funktion“ • Mitgliedstaat trägt Finanzierungsverantwortung (Art. 8 RL 2012/34/EU).
„Beteiligung“ am Ausbau (Netzplanung, Finanz- und Investitionsplanung, Umrüstung)	**Infrastrukturbetreiber ist nur „Beauftragter“** • Als Auftraggeber definiert MS den Auftrag, bestimmt über dessen Ausführung und die Finanzierung (vgl. Art. 7 I, Art. 8 RL 2012/34/EU)

IV. Netzzugang durch Regulierung

„Herzstück“ der Regulierung des Eisenbahnwesens

Recht auf Zugang zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen

- Kap. II Abschnitt 4 RL 2012/34/EU: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten
- **Nichtdiskriminierender Zugang zu Leistungen des Mindestzugangspakets (Infrastruktur)**:
  - Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität, Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen, Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung, Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen, Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, alle anderen erforderlichen Informationen
- **Nichtdiskriminierender Zugang zu Einrichtungen/Leistungen (Serviceeinrichtungen)**:
  - Personenbahnhöfe mit Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf, Güterterminals, Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen, andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen, See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr, Bereitstellung von Brennstoffen

A | Verfassungsrecht

B | Das unionsrechtliche Wettbewerbsmodell für die Eisenbahnen
I. Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungen
II. Status der Eisenbahnverkehrsunternehmen
III. Status der Infrastrukturbetreiber
IV. Netzzugang durch Regulierung

C | Unionsrechtlich zulässige Instrumente der Gemeinwohlsicherung
I. Infrastruktur
II. Verkehrsleistungen

D | Fazit

I. Infrastruktur

Gemeinwohlziele, die im Bereich der Infrastruktur relevant sind:

→ Werden durch die nationale Politik im Rahmen des Unions- und Verfassungsrechts definiert.

→ Betreffen alle Funktionsbereiche des Infrastrukturbetreibers

- **Betrieb** (Kapazitätszuweisung, Verkehrsmanagement, Wegeentgelte)
- **Instandhaltung und Erneuerung**
- **Ausbau** (Wo? Was? Wann? Mit welchen Prioritäten?)

→ Gemeinwohldefinition ist in der Regel ein **gestufter Prozess**

- Erster Schritt: Aufstellung einer Leitstrategie über mind. 5 Jahre (vgl. Art. 8 Abs. 1 RL 2012/34/EU)
- Stufenweise Konkretisierung: z. B. etappierte Umsetzung des Zielbilds Deutschlandtakt

→ Spezifische Herausforderung:

Verschränkung der Gemeinwohlziele mit den Unternehmenszielen des Infrastrukturbetreibers

I. Infrastruktur: Außensteuerung durch Regulierung

Funktionen	Status	Außensteuerung
Wesentliche Funktionen beim Betrieb	**Verantwortlich und unabhängig**	• Setzung des normativen Rahmens für Kapazitätszuweisung und Wegeentgelterhebung durch Parlament / Regierung • Kontrolle der Entscheidungen des EIU auf Rechtmäßigkeit durch nationale Regulierungsstelle
Betrieb im Übrigen, Instandhaltung, Erneuerung	**Verantwortlich, aber nicht (notwendig) unabhängig vom Staat**	• Strategiedefinition, Setzung des normativen Rahmens • Zuweisung von Finanzmitteln • Abschluss von Verträgen (LuFV) • Hoheitliche Anordnungen im Einzelfall
Beteiligung am Ausbau	**Infrastrukturbetreiber ist nur Beauftragter**	• Strategiedefinition, Setzung des normativen Rahmens • Erteilung und Finanzierung von Ausbauaufträgen durch Vertrag (BUV) / Hoheitsakt • Behördliche Überwachung der Auftragsaufführung

I. Infrastruktur: Beispiel für gemeinwohlorientierte Steuerung (Kapazitätssteuerung durch Wegeentgelte)

Erhebung von Aufschlägen und Gewährung von Nachlässen bei Wegeentgelten

→ **Knappheitsaufschläge**, die auf bestimmbaren Fahrwegabschnitten die Knappheit der Fahrwegkapazität „in Zeiten der Überlastung“ widerspiegelt (vgl. § 35 ERegG und Art. 31 Abs. 4 RL 2012/34/EU).

→ Möglichkeit von **Nachlässen** bei sehr niedriger Auslastung von Strecken und – zeitlich begrenzt – zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste (§ 38 Abs. 3 ERegG und Art. 33 Abs. 3 RL 2012/34/EU)

Rechtliche Schranken

→ **Aufschläge** knüpfen an Überlastung der Schienenwege an, nicht an eine hohe Rentabilität wegen hohen Fahrgastaufkommens

→ **Nachlässe** sind nur bezogen auf „einen bestimmten Fahrwegabschnitt“ zulässig

I. Infrastruktur: Innensteuerung über das Gesellschaftsrecht – Zulässigkeit

Funktionen	Status	Innensteuerung
Wesentliche Funktionen beim Betrieb	**Verantwortlich und unabhängig**	• Unabhängigkeit des EIU muss praktisch wirksam sein (Effektivitätsgrundsatz). Sie darf nicht auf dem Weg des Gesellschaftsrechts in Frage gestellt werden. • Kein gesellschaftsrechtlicher Durchgriff auf Geschäftsführungsentscheidungen (z. B. Weisungen).
Betrieb im Übrigen, Instandhaltung, Erneuerung	**Verantwortlich, aber nicht (notwendig) unabhängig vom Staat**	• MS kann im Wege des Gesellschaftsrechts steuernden Einfluss nehmen. • Unseres Erachtens auch auf Entscheidungen der Geschäftsführung (z. B. durch Weisung)
Beteiligung am Ausbau	**Infrastrukturbetreiber ist nur Beauftragter**	• Aufträge können auch im Wege des Gesellschaftsrechts erteilt und/oder überwacht werden. • Einflussnahme (auch) auf Entscheidungen der Geschäftsführung zulässig.

I. Infrastruktur: Gesellschaftsrechtliche (Innen-)Steuerung – Möglichkeiten nach nationalem Recht

Gesellschaftsrechtliche (Innen-)Steuerung
Denkbare Wege gesellschaftsrechtlichen Einflusses abhängig von → Beteiligungsverhältnis (direkt / indirekt) → Rechtsform des / der Unternehmen (z. B. AG / GmbH) und → gesellschaftsrechtlichen Vorgaben (z. B. AktG / GmbHG / Spezialgesetz)

Wichtige Formen gesellschaftsrechtlicher Einflussnahme		
Einfluss über die **Gesellschafterversammlung(en)**	Einfluss über Repräsentanten im **Aufsichtsrat**	Einfluss kraft **Beherrschungsvertrags**
Entscheidungszuständigkeiten Ggfs. Weisungen ggü GF (nicht bei AG)	Zustimmungsvorbehalte Aufsichtsräte sind idR dem Gesellschaftsinteresse verpflichtet und weisungsfrei!	Leitung einer Gesellschaft wird einer anderen Gesellschaft unterstellt (Weisungsrecht)

II. Verkehrsleistungen
1. Rechtliche Rahmensetzung

→ **Allgemeiner Rechtsrahmen** insb. zur Sicherstellung von Sicherheit, Qualität, Interoperabilität, Nutzerfreundlichkeit etc.

- Kompetenz der Mitgliedstaaten zur Regelsetzung, soweit keine (Voll-)Harmonisierung durch das Unionsrecht
- Beachtung sekundärrechtlicher Vorgaben

→ Abzugrenzen von **Allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1370/2007** zu Höchsttarifen mit Kompensation für Verkehrsunternehmen

- *Hierzu sogleich!*

II. Verkehrsleistungen
1. Rechtliche Rahmensetzung

Insbesondere „**gemeinsames Informations- und Durchgangsfahrscheinsystem**“

Art. 13a RL 2012/34/EU

„können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten.“

→ **In Deutschland nicht umgesetzt**; zur Begründung s. BT-Drs. 19/9738, S. 25 ff.

→ Vom Markt entwickelte Systeme sollen gefördert und EVU „ermutigt“ werden (ErwG 31 RL (EU) 2016/2370)

→ Einrichtung eines staatlichen/staatlich beauftragten Informations- und Durchgangsfahrscheinsystems möglich

→ Fahrgast-VO (EU) 2021/782 verlangt von „Eisenbahnunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen“, um Durchgangsfahrkarten anzubieten, und verpflichtet zur Zusammenarbeit (Art. 12 Abs. 1)

II. Verkehrsleistungen
2. Eingriffe bei Marktversagen

VO (EU) 1370/2007

- → Rechtsrahmen für die **staatliche Gewährleistung der Erbringung von Dienstleistungen von Allgemeinem Interesse**, die unter Marktbedingungen nicht (so) angeboten werden würden.
- → Grundidee: Bei (nachgewiesenem) Marktversagen dürfen Mitgliedstaaten im erforderlichen Umfang in den Markt eingreifen durch Auferlegung und Kompensation von **Gemeinwohlverpflichtungen** gegenüber EVU
- → Zwei Instrumente
  - **Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge** (ÖDA)
    - Kompensation: **Einräumung ausschließlicher Rechte** und / oder monetäre Ausgleichsleistungen
  - **Erlass allgemeiner Vorschriften**
    - Kompensation: Monetäre Ausgleichsleistungen

Verbindung zur RL 2012/34/EU

- → Ermächtigung der Mitgliedstaaten zur **Einschränkung des Rechts auf Infrastrukturzugang**, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer ÖDA ist und die Ausübung des Rechts das **wirtschaftliche Gleichgewicht des / der ÖDA** stören würde (Art. 11 RL 2012/34/EU)
- → „Ausschließliches Recht“ hat also eine eingeschränkte Bedeutung.
- → Verfahren und Kriterien der Prüfung der Störung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sind geregelt in der Durchführungs-VO (EU) 2018/1795

II. Verkehrsleistungen
2. Eingriffe bei Marktversagen – Allgemeine Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO (EU) 1370/2007

→ **Gegenstand: (nur) Festsetzung von Höchsttarifen**

- Alle Fahrgäste oder Gruppen (Senioren, Schüler etc.)

→ **Zwingende finanzielle Kompensation**: Gleichheit, Allgemeingültigkeit, Verbot der Überkompensation

→ **Beispiel**:

In **Österreich** bundesweit gültige Jahresnetzkarte des Öffentlichen Personenverkehrs (**Klimaticket**) durch Gesetz/Verordnung

II. Verkehrsleistungen
2. Eingriffe bei Marktversagen – Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Begriff des ÖDA

Art. 2 lit. i) VO (EU) 1370/2007

→ Rechtsverbindlicher Akt

→ Betrauung eines Betreibers (hier: eines EVU)

→ mit der Verwaltung und Erbringung von Personenverkehrsdiensten,

→ die **gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen** unterliegen.

Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

Art. 2 lit. e), Art. 2a VO EU 1370/2007

→ Von der zuständigen Behörde festgelegte **Anforderung**

→ zur Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten,

→ **die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte**.

→ Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

→ Kohärenz mit politischen Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr

II. Verkehrsleistungen
2. Eingriffe bei Marktversagen – Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Nachweis der Erforderlichkeit

Tatsächlicher Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

→ Nachfrage seitens der Nutzer nach der Dienstleistung

→ Keine Befriedigung dieser Nachfrage durch den Markt (Marktversagen)

Auswahl des Ansatzes mit der geringsten Beeinträchtigung des Binnenmarktes

→ Durchführung einer Alternativenprüfung

Begrenzte Zulässigkeit der Zusammenlegung kostendeckender und nicht-kostendeckender Dienste

Ausschreibungspflicht / Keine Überkompensation

Vergabe des ÖDA in einem wettbewerblichen Verfahren

→ Direktvergaben ausnahmsweise möglich

→ Insb. Inhouse-Vergabe im SPNV

→ Praktisch keine Direktvergabemöglichkeit im SPFV

- Zulässigkeit der voraussetzungslosen Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 6 VO (EU) 1370/2007 ist mit Ablauf des 24.12.2023 entfallen.
- Keine Inhouse-Vergabemöglichkeit für Zentralbehörden

Bei Direktvergaben: Begrenzung der Ausgleichsleistung auf Nettoeffekt durch Regelungen im ÖDA

II. Verkehrsleistungen
2. Eingriffe bei Marktversagen – Querfinanzierung (Art. 12 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU)

Befugnis zur Erhebung von Abgaben zur Querfinanzierung

→ Mitgliedstaaten können zuständige Behörde ermächtigen, **bei den EVU**, die Personenverkehrsdienste anbieten, für inländische Strecken in ihrem Zuständigkeitsbereich **Abgaben zu erheben**.

→ Abgabe dient der Behörde als **Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtunge**n, die in ÖDAs festgelegt sind.

Rechtliche Schranken

→ Einnahmen aus den Abgaben dürfen sich **maximal** auf die **Nettokosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen** belaufen (Mehrkosten einschließlich angemessenem Gewinn abzgl. Einnahmen)

→ **Wirtschaftliche Rentabilität** der Personenverkehrsdienste, auf die die Abgaben erhoben werden, darf nicht gefährdet werden.

→ Achtung der Grundsätze der Fairness, Transparenz, Nicht-Diskriminierung und **Verhältnismäßigkeit**, insb. zwischen dem Preis der Dienstleistung für die Fahrgäste und der Höhe der Abgabe.

II. Verkehrsleistungen – Innensteuerung über das Gesellschaftsrecht?

→ Das Unionsrecht verlangt, dass die EVU eine **unabhängige Stellung** haben, ihre Tätigkeit dem Markt anpassen und nach Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten.

→ Aber: Art. 5 Abs. 4 RL. 2012/34

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 haben die Anteilseigner der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, eine Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch sie selbst zu verlangen, wie sie nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten auch den Anteilseignern privater Kapitalgesellschaften zusteht. Die Bestimmungen dieses Artikels lassen die Befugnisse der Aufsichtsorgane nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Ernennung von Verwaltungs- bzw. Aufsichtsratsmitgliedern unberührt.

Was heißt das?

II. Verkehrsleistungen – Innensteuerung über das Gesellschaftsrecht?

Eckpunkte	Offene Fragen
→ Im Kern soll die **Unabhängigkeit der Geschäftsführung in Geschäftsführungsangelenheiten** sichergestellt werden (vgl. Überschrift von Abschnitt II RL 2012/34/EU). → Daher keine Gesellschafterweisung in Geschäftsführungsangelegenheiten → Nur Steuerung über ▪ Zustimmungsvorbehalte für Gesellschafter bei wichtigen Entscheidungen ▪ Personelle Besetzung des Verwaltungs- / Aufsichtsrats	Insbesondere: → Was sind „**wichtige Entscheidungen**“ ▪ **Das** „Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten“ gibt es nicht. ▪ **Die** “private Kapitalgesellschaft“ gibt es nicht. → Welchen Status müssen die Mitglieder der Verwaltungs- / Aufsichtsräte haben? ▪ Unabhängig und weisungsfrei? ▪ Verpflichtung auf das Unternehmensinteresse oder (auch) das Gemeinwohl?

A | Verfassungsrecht

B | Das unionsrechtliche Wettbewerbsmodell für die Eisenbahnen
- I. Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungen
- II. Status der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- III. Status der Infrastrukturbetreiber
- IV. Netzzugang durch Regulierung

C | Unionsrechtlich zulässige Instrumente der Gemeinwohlsicherung
- I. Infrastruktur
- II. Verkehrsleistungen

D | Fazit

Fazit

Zeit für Ihre Fragen und Anmerkungen!