Bundesrat Drucksache **230/97**

01.04.97

VP - In

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - (EIBV)

A. Zielsetzung

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland haben aufgrund § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Der Grundsatz gilt auch für ausländische Unternehmen, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Es soll ein Rahmen gesetzt werden für die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs und für die Erhebung diskriminierungsfreier Entgelte, ohne in die unternehmerischen Entscheidungskompetenzen der Eisenbahnunternehmen einzugreifen. Zugleich soll die Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 umgesetzt werden, die Sonderbestimmungen für den Netzzugang im grenzüberschreitenden Verkehr internationaler Gruppierungen und im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr enthält.

B. Lösung

Erlaß einer entsprechenden Verordnung.

C. Alternativen

Keine Alternative zur Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995. Im übrigen hätte ein Verzicht auf eine bundeseinheitliche

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Regelung zur Folge, daß trotz der Öffnung der Netze aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, durch unterschiedliche landes- bzw. unternehmensspezifische Regelungen der Zugang wieder erschwert wird.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. ohne Vollzugsaufwand
   Keine
2. Vollzugsaufwand
   Keine, da die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der Kartellbehörden bereits durch § 14 Abs. 5 AEG festgelegt werden.

E. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten, da die bereits in § 14 AEG enthaltene Verpflichtung, den diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewährleisten, lediglich näher ausgestaltet wird.

Bundesrat Drucksache **230/97**

01.04.97

VP - In

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - (EIBV)

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 910 00 - Ei 43/1/97

Bonn, den 25. März 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

> Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - (EIBV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Friedrich Bohl

Drucksache 230/97

Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - (EIBV)*

Vom ...

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 und Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

§ 1
Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Sie gilt nach § 14 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes auch für öffentliche Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

---

* Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (Abl. EG Nr. L 143 S. 75)

§ 2
Begriffsbestimmungen

(1) "Zugtrasse" ist der Teil einer Eisenbahninfrastruktur, der benötigt wird, um eine bestimmte Zugfahrt auf einer bestimmten Strecke innerhalb eines bestimmten Zeitraumes durchzuführen.

(2) "Sonstige Anlagen und Einrichtungen" sind die in § 2 Abs. 3 Satz 3 des Gesetzes genannten Anlagen und Einrichtungen, Personenbahnsteige, Laderampen sowie die für die Zugbildung, -bereitstellung und -abstellung benötigte Eisenbahninfrastruktur.

(3) "Zuweisungsstelle" ist die Behörde oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die von den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften mit der Vergabe von Zugtrassen beauftragt werden.

§ 3
Diskriminierungsfreie Benutzung

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 14 des Gesetzes zu gewährleisten, indem sie insbesondere

1. über Anmeldungen auf Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ohne sachlich gerechtfertigten Grund nicht unterschiedlich entscheiden,
2. allgemeine Geschäftsbedingungen einschließlich der Verzeichnisse der Entgelte für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen einheitlich für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen aufstellen,

3. technische und betriebliche Anforderungen an die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur auf das für einen sicheren Betrieb jeweils erforderliche Maß beschränken.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die allgemeinen Geschäftsbedingungen im Bundesanzeiger bekannt zu machen; die Verzeichnisse der Entgelte sind lediglich zur Einsicht bereitzuhalten.

§ 4
Verfahren

(1) Die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur ist anzumelden. Anmeldeberechtigt sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen,
2. Zusammenschlüsse von Eisenbahnverkehrsunternehmen,
3. die in § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) genannten Stellen im Rahmen ihrer Zuständigkeit.

(2) Die Anmeldung soll beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen spätestens acht Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode vorliegen. Die Anmeldung muß alle Angaben enthalten, die nach den allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, um über die Vergabe zu entscheiden. Fehlende Angaben sind rechtzeitig nachzufordern.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat in seine Entscheidung über die Vergabe alle fristgerecht eingehenden Anmeldungen einzubeziehen. Es hat spätestens zwei Monate nach Ablauf der Anmeldefrist nach Absatz 2 Satz 1 ein Angebot zum Abschluß einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Gesetzes gegenüber dem Anmeldenden nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 oder den vom Anmeldenden nach Absatz 1 Nr. 3 bezeichneten Eisenbahnver-

kehrsunternehmen abzugeben oder die Ablehnung der Anmeldung nach Absatz 5 Satz 6 mitzuteilen. Das Angebot kann nur innerhalb eines Monats angenommen werden.

(4) Gehen nach der in Absatz 2 genannten Frist Anmeldungen ein, die sich auf eine noch nicht vergebene Eisenbahninfrastruktur beziehen, gilt Absatz 3 Satz 2 und 3 entsprechend, gerechnet von dem Zeitpunkt, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen; dieser Zeitpunkt ist dem Anmeldenden mitzuteilen. Anmeldungen nach Absatz 2 haben Vorrang vor Anmeldungen nach diesem Absatz.

(5) Bei Anmeldungen, die auf die zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Benutzung derselben Eisenbahninfrastruktur gerichtet sind, hat sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Verhandlungen mit den anmeldenden Eisenbahnverkehrsunternehmen um einvernehmliche Lösungen zu bemühen. Kann eine Einigung nicht erzielt werden, sind die anmeldenden Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzufordern, innerhalb einer vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen einheitlich festzulegenden Frist, ein Entgelt anzubieten, das über dem im Verzeichnis der Entgelte enthaltenen liegt. Die Benutzung ist dem Unternehmen einzuräumen, welches das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist. Entgeltnachlässe nach § 7 sind in diesen Fällen unzulässig. Die Sätze 3 und 4 gelten nicht für Anmeldungen, die Verkehrsleistungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr ermöglichen sollen. Die Ablehnung einer Anmeldung ist zu begründen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

(6) Die Eisenbahninfrastruktur darf nur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder den Zusammenschlüssen von Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt werden, mit denen eine Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Gesetzes geschlossen worden ist.

(7) Nimmt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein Recht aus einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Gesetzes innerhalb eines Monats nach Beginn einer Fahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise nicht wahr, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die bestehende Vereinbarung nach Satz 1 gekündigt und meldet ein Dritter die Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktur an, muß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen diesem ein Angebot nach Absatz 4 machen. Ist die Kündigung im Falle des Satzes 1 noch nicht erfolgt, ist das Angebot gegenüber dem anmeldenden Dritten unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 3 angenommen, muß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Satz 1 genannte Vereinbarung kündigen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem nach Satz 4 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; es hat insbesondere dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die entgangene Vergütung zu zahlen.

§ 5
Berechnungsgrundlagen

(1) Soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, können Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Entgelte für die Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur frei gestalten.

(2) Finanziert ein Dritter Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dann soll durch Vereinbarung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Vereinbarungen nach Satz 1 gelten für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(3) Entgelte für Zugtrassen können

1. für das gesamte Netz eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
2. für Teilnetze oder
3. für bestimmte Strecken

berechnet und erhoben werden. Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden.

§ 6

Bemessungskriterien

(1) Entgelte für Zugtrassen bestehen aus Entgelten für bestimmte Verkehrsleistungen sowie Zu- und Abschlägen.

(2) Bei der Berechnung von Zu- und Abschlägen können insbesondere berücksichtigt werden

1. Streckentypen,
2. Zeitlagen,
3. Fahrzeit und Pünktlichkeit,
4. Verkehrshalte und mögliche Überholungen,
5. Verschleiß der Infrastruktur,
6. Auslastung einzelner Strecken,
7. Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge.

(3) Bei der Berechnung der Entgelte für die Benutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen können insbesondere Art, Umfang und Dauer der Benutzung berücksichtigt werden.

(4) Die Entgelte für Zugtrassen, sonstige Anlagen und Einrichtungen sowie für besondere Leistungen sind gesondert zu berechnen.

(5) Die Verzeichnisse der Entgelte nach § 3 Nr. 2 müssen die Entgelte, die Zu- und Abschläge sowie die Entgeltnachlässe nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 enthalten.

§ 7
Entgeltnachlässe

(1) Entgeltnachlässe sind nur nach Maßgabe der folgenden Absätze zulässig.

(2) Entgeltnachlässe können eingeräumt werden auf der Grundlage

1. der Zahl der vergebenen Zugtrassen in Zugkilometern auf einer bestimmten Strecke während eines Kalenderjahres oder einer Fahrplanperiode (streckenbezogener Mengennachlaß),
2. der Dauer der zeitlichen Bindung des Eisenbahnverkehrsunternehmens an die Benutzung der betreffenden Eisenbahninfrastruktur (zeitbezogener Nachlaß).

(3) Streckenbezogene Mengennachlässe sind nur dann zulässig, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Einzelfall nachweisen kann, daß durch die Vergabe einer bestimmten Anzahl von Zugtrassen an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder an Zusammenschlüsse von Eisenbahnverkehrsunternehmen geringere Kosten entstehen als durch die Einzelvergabe an mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das gleiche gilt für die Kosten der Benutzung von Strecken. Der streckenbezogene Mengennachlaß darf die nachgewiesene Kostenminderung nicht überschreiten. Der Nach-

weis ist durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu führen.

(4) Werden in einem Land über die in der Fahrplanperiode 1993/1994 für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in Anspruch genommenen Zugtrassen hinaus zusätzliche Zugtrassen für den Schienenpersonennahverkehr vergeben, so können für diese Mehrverkehre besondere Entgelte festgesetzt werden.

§ 8
Gleichmäßige Anwendung

Gegenüber jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen sind in gleicher Weise die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur anzuwenden und, soweit sich aus § 4 Abs. 5 und § 7 nichts anderes ergibt, die Entgelte zu berechnen.

§ 9
Internationaler Verkehr

(1) Für die in § 14 Abs. 3 Nr. 1 und 2 des Gesetzes genannten internationalen Gruppierungen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen gilt § 4 entsprechend soweit in den Absätzen 2 bis 5 nichts anderes bestimmt ist. Die Absätze 2 bis 5 gelten nicht für internationale Gruppierungen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist oder die lediglich Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel erbringen. Eine Entscheidung nach § 14 Abs. 5 des Gesetzes ist binnen zwei Monaten nach Eingang aller erforderlichen Angaben zu treffen.

(2) Eine deutsche Zuweisungsstelle kann den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen ablehnen, wenn sich der Anfangspunkt der angemeldeten Verkehrsleistung nicht in ihrem Gebiet befindet.

(3) Die deutsche Zuweisungsstelle, an die ein Antrag gerichtet wurde, unterrichtet unverzüglich die anderen betroffenen Zuweisungsstellen. Die betroffenen deutschen Zuweisungsstellen nehmen so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben gegenüber der Zuweisungsstelle Stellung, an die der Antrag gerichtet wurde, wobei jede deutsche Zuweisungsstelle einen Antrag ablehnen kann.

(4) Die Zuweisungsstelle nach Absatz 3 Satz 1 entscheidet über den Antrag in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben. Die Entscheidung wird dem Antragsteller mitgeteilt. Eine Ablehnung ist zu begründen.

(5) Ein von einer deutschen Zuweisungsstelle wegen unzureichender Kapazität abgelehnter Antrag wird von dieser bei der nächsten Fahrplanänderung für die betreffenden Strecken erneut geprüft, wenn der Antragsteller dies beantragt. Die Termine dieser Fahrplanänderungen und sonstige Verwaltungsmaßnahmen sind den Beteiligten bekanntzugeben.

§ 10
Übergangsbestimmung

Die zuständige Aufsichtsbehörde kann auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Frist nach § 4 Abs. 2 Satz 1 gegenüber den nach § 4 Abs. 1 zur Anmeldung Berechtigten auf zwei Jahre verlängern und dies bekanntmachen.

§ 11
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

Ein zentrales Ziel der Strukturreform der Bundeseisenbahnen war die Herstellung bestmöglicher Wirtschaftlichkeit bei Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Deshalb wurde das Eigentum an der Infrastruktur durch Gesetz auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) übertragen, die damit ein unmittelbares unternehmerisches Interesse an der Erreichung dieses Zieles hat. Nach § 10 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes muß die DB AG - soweit der Bund keinen Baukostenzuschuß gewährt - die vom Bund gewährten zinslosen Darlehen für den Neu- und Ausbau bzw. für Ersatzinvestitionen in Höhe der von ihr zu erwirtschaftenden jährlichen Abschreibungen zurückzahlen; die Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungskosten ihrer Schienenwege muß sie in voller Höhe allein tragen (§ 8 Abs. 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz). Die Behandlung der Infrastruktur als Wirtschaftsgut durch deren Eigentümer entspricht damit grundsätzlich sowohl gesamtwirtschaftlichen, d. h. staatlichen Zielen als auch der betriebswirtschaftlichen, unternehmerischen Aufgabenstellung. Die DB AG wurde damit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gleichgestellt.

Verkehrspolitisches Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen insgesamt gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und mehr Wettbewerb im Verkehr auch zwischen den Eisenbahnen zu erreichen. Aus Anlaß und in Zusammenhang mit den Gesetzen zur Strukturreform der Bundeseisenbahnen (Änderung des Grundgesetzes und Eisenbahnneuordnungsgesetz) sind deshalb durch § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die bestehenden öffentlichen Schienennetze der Eisenbahnen für alle Ei-

senbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich geöffnet worden. Damit besteht in der Bundesrepublik Deutschland erstmalig die Möglichkeit des Wettbewerbs unter mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einem Netz oder auf einzelnen Strecken. Um gleiche Chancen bei der Nutzung fremder Netze und Strecken und damit Wettbewerb zu gewährleisten, haben deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der gesamten Eisenbahninfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland, die dem öffentlichen Verkehr dient. Das gleiche Recht haben Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland unter den in § 14 Abs. 3 AEG genannten Bedingungen.

Die Verordnung beschränkt sich auf die notwendigen Regelungen zur Sicherstellung der Chancengleichheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und berücksichtigt die mit der Bahnreform beabsichtigte unternehmerische Verantwortung der Eisenbahnen. Sie setzt den Rahmen für die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und für die Erhebung der Entgelte für ihre Benutzung. Sie dient zugleich der Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (Abl. EG Nr. L 143 S. 75).

Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie ist auf den grenzüberschreitenden Verkehr internationaler Gruppierungen und den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr beschränkt. Die wesentlichen Elemente der Richtlinie (z. B. Diskriminierungsverbot, Berechnung der Entgelte) sind in der Verordnung für alle Eisenbahnen berücksichtigt. Lediglich das Verfahren der Anmeldung von Zugtrassen im internationalen Verkehr bedarf einer besonderen Regelung (§ 9).

Mit der Verordnung wird das Gebot der Gewährung der diskriminierungsfreien Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur, das im Allgemeinen Eisenbahngesetz bereits enthalten ist, inhaltlich

und verfahrensmäßig näher ausgestaltet. Da jedoch keine neuen Verwaltungsaufgaben und -zuständigkeiten geschaffen werden, ergeben sich insofern keine Belastungen für die Wirtschaft, insbesondere die mittelständische Wirtschaft. Da das Regelwerk den Wettbewerb fördert, können sich positive Wirkungen für die Unternehmen ergeben.

Von der Stärkung des Wettbewerbs gehen tendenziell preisdämpfende Wirkungen aus, die jedoch nicht quantifizierbar sind. Negative Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht zu erwarten.

Kosten der öffentlichen Haushalte entstehen nicht, da die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der Kartellbehörden bereits durch § 14 Abs. 5 AEG festgelegt wurden.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände kritisiert im wesentlichen:

- Die Höchstpreisregelung gemäß § 4 Abs. 5 EIBV solle nicht beibehalten werden, da damit eine Marktzugangshürde geschaffen werde. Bei der Vergabe von Zugtrassen sollten „gemeinwohlorientierte Kriterien" in die EIBV aufgenommen werden.

- Die Verordnung solle Preisgestaltungsregelungen enthalten, die eine Ausnutzung der marktbeherrschenden Position der DB AG verhindern. Weiterhin solle ein Genehmigungsvorbehalt für die Preise vorgesehen werden.

- In der EIBV solle ein Verbot von Mengenrabatten normiert werden, da diese den freien Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr deutlich behindern würden.

Die Kritik ist unbegründet:

- Die Höchstpreisregelung sichert den diskriminierungsfreien Zugang, da damit gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen bei konkurrierenden Trassenanmeldungen geschaffen werden. Zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Schienenpersonennahverkehr wurde das Anmelderecht für Aufgabenträger normiert.

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen als Wirtschaftsunternehmen ihre Entgelte grundsätzlich frei gestalten können. Von staatlicher Seite ist dafür Sorge zu tragen, daß gegenüber jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Weise die Entgelte zu berechnen sind. Dies ist durch § 8 EIBV geschehen. Ein Genehmigungsvorbehalt ist deshalb nicht erforderlich. Im übrigen fördert die Verordnung den Wettbewerb aller Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Chancen auch der im kommunalen Eigentum stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen werden dadurch wesentlich verbessert.

- Mengennachlässe sind nur in dem Maß zulässig, in dem tatsächlich eine Kostenminderung eintritt. Diese muß durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers nachgewiesen werden. Es ist nicht ersichtlich, wie durch diese Regelung ein freier Wettbewerb behindert werden kann.

Die Kommunalen Spitzenverbände stellen ihre Bedenken zurück, da zunächst die Erfahrungen mit der Verordnung abgewartet und erst auf dieser Grundlage für erforderlich gehaltene Änderungen geprüft werden sollen. Die Überprüfung wird spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung unter Beteiligung der Kommunalen Spitzenverbände erfolgen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Absatz 1

Vom Geltungsbereich der Verordnung wird die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen erfaßt, die gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben wird und nach ihrer Zweckbestimmung von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt werden kann (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG). Für die Anwendung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung kommt es nicht auf das Eigentum an einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur an. Jeder Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur, sei es als Eigentümer, Mieter oder Pächter, unterliegt der Verordnung.

Nichtöffentliche Eisenbahnen fallen auch dann nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung, wenn diese die Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur anderen öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen gewähren (§ 14 Abs. 2 AEG). Das Allgemeine Eisenbahngesetz gewährt den nichtöffentlichen Eisenbahnen einen Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit.

Absatz 2

Einen Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang haben grundsätzlich nur selbständige Unternehmen. Er steht jedoch nach § 14 Abs. 1 Satz 2 AEG sinngemäß auch den einzelnen Unternehmensbereichen innerhalb eines Unternehmens zu, z.B. den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr gegenüber dem Bereich Fahrweg der DB AG. Das Verhältnis des Unternehmensbereiches, der Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, zu dem Bereich, der eine Eisenbahninfrastruktur betreibt, ist darüber hinaus in § 9 Abs. 1 AEG geregelt. Danach müssen solche Eisenbahnen in ihrer Rechnungsführung beide Bereiche trennen. Eine Überleitung von Subventionen von einem Bereich zu dem anderen ist unzulässig.

Aus dem Diskriminierungsverbot ergibt sich, daß der Eisenbahninfrastrukturbereich dem eigenen Eisenbahnverkehrsbereich nicht geringere Entgelte berechnen darf als Dritten. Wie die Entgelte berechnet werden, ergibt sich wiederum aus den §§ 5 bis 8 der Verordnung. Die Entgelte werden in diesem Fall nicht auf vertraglicher Grundlage gezahlt, sondern in der internen Rechnungsführung ausgewiesen.

§ 2

Die Eisenbahninfrastruktur wird in § 2 Abs. 3 Satz 2 und 3 AEG definiert. In § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung werden Teile der Eisenbahninfrastruktur definiert, um differenzierte Regelungen zu ermöglichen.

Absatz 1

Die Vorschrift definiert den Begriff der "Zugtrasse", der vergleichbar ist mit dem Begriff "Slot" im Luftverkehr.

Absatz 2

Für folgende Teile einer Eisenbahninfrastruktur wird die abkürzende Bezeichnung "sonstige Anlagen und Einrichtungen" eingeführt:

Gebäude, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen, Gebäude, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr befinden, ortsfeste und bewegliche Verkaufs-, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen, sofern sie jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen (§ 2 Abs. 3 Satz 3 AEG), Personenbahnsteige, Laderampen sowie die für Rangierfahrten (Zugbildung, -bereitstellung und -abstellung) benötigte Eisenbahninfrastruktur.

Absatz 3

Die Vorschrift übernimmt die Definition aus Artikel 2 der Richtlinie 95/19/EG des Rates. Zuweisungsstelle in der Bundesrepublik Deutschland ist das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (vgl. die Regelungen in § 14 AEG).

§ 3

Die Vorschrift legt die Verpflichtungen der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen fest. Bei den unter Nummer 1 bis 3 genannten Verhaltensregeln handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.

Nummer 1

Sowohl im Verfahren als auch bei der Entscheidung selbst gilt das Gebot des diskriminierungsfreien Zugangs. In beiden Verfahrensabschnitten dürfen Anmeldungen ohne sachlich gerechtfertigten Grund nicht unterschiedlich behandelt werden.

Der Begriff "ohne sachlich gerechtfertigten Grund" ist dem Kartellrecht entlehnt. Wettbewerbspraxis, Rechtsprechung und Lehre hierzu können daher bei der Ausfüllung des Begriffs herangezogen werden.

Nummer 2

Mit der Regelung wird die Verpflichtung zur Aufstellung allgemeiner Geschäftsbedingungen normiert, die auch die Entgelte enthalten. Zugleich wird klargestellt, daß in den allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen differenziert werden darf.

Nummer 3

Eine Diskriminierung kann auch dann vorliegen, wenn ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen so hohe technische und betriebliche Anforderungen stellt, daß sie nur von einem einzigen oder wenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erfüllt werden können. Um dem vorzubeugen, beschränkt die Vorschrift die technischen und betrieblichen Anforderungen bei der Benutzung des Netzes auf das für den sicheren Betrieb jeweils erforderliche Maß. Prüfungsmaßstab allein sind § 4 Abs. 1 AEG und die auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG erlassenen Verordnungen.

Absatz 2

Die Vorschrift dient der Transparenz der Angebote der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ermöglicht allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, auf einheitlicher Grundlage die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur anzumelden. Für eine überregionale Veröffentlichung der allgemeinen Geschäftsbedingungen ist der Bundesanzeiger geeignet. Für mehrere Eisenbahnen gleichermaßen verbindliche allgemeine Geschäftsbedingungen brauchen nur einmal im Bundesanzeiger veröffentlicht zu werden. Die Verzeichnisse der Entgelte sind lediglich zur Einsicht bereitzuhalten.

§ 4

Absatz 1

Die Vorschrift legt den Kreis der zur Anmeldung Berechtigten fest.

Den Stellen gemäß § 1 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr) wird hier

ein Anmelderecht zuerkannt, obwohl diese selbst keinen Anspruch auf Netzzugang haben. Die Einräumung eines solchen Verfahrensrechts versetzt die Aufgabenträger in die Lage, die für die in (Nahverkehrs-) Planungen niedergelegten Vorstellungen zum Betriebsangebot erforderlichen Trassen zu reservieren. Die Durchsetzung materieller Ansprüche der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist in den Absätzen 3 bis 5 geregelt.

Absatz 2

Die Vorschrift legt das Verfahren für die Anmeldung fest.

Absatz 3

Die Vorschrift legt die Gleichrangigkeit aller fristgerecht eingehenden Anmeldungen fest. Sie verpflichtet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, spätestens innerhalb von zwei Monaten durch Abgabe eines Angebots gegenüber dem potentiellen Vertragspartner zu entscheiden.

Absatz 4

Werden Anmeldungen später als 8 Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode eingereicht, so ist auch über diese zu entscheiden. Mit dieser Vorschrift werden insbesondere alle Einzelfahrten und ad hoc-Verkehre erfaßt. Damit ein interessiertes Eisenbahnverkehrsunternehmen die Frist berechnen kann, innerhalb der zu entscheiden ist, ist ihm der Zeitpunkt, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen, mitzuteilen. Später eingehende Anmeldungen sind nur dann zu berücksichtigen, wenn bereits über alle fristgerecht eingegangenen Anmeldungen entschieden worden ist und Kapazitäten noch zur Verfügung stehen.

Absatz 5

Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen können für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur auch zeitlich in Konkurrenz stehen. In diesem Fall entspricht es sowohl dem staatlichen wie dem unternehmerischen Interesse, daß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen versucht, im Zusammenwirken mit den konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die bestmögliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu erreichen.

Kann eine Einigung im Verhandlungswege nicht erzielt werden, dann muß dem Eisenbahnverkehrsunternehmen das Benutzungsrecht zugestanden werden, das den höchsten Preis zu zahlen bereit ist. Um auch kleineren Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme eines Mengenrabattes nicht erfüllen können, die gleichen Möglichkeiten einer Benutzung zu geben, dürfen in diesem Fall an sich zulässige Entgeltnachlässe nicht eingeräumt werden. Um die Gestaltung des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs zu erleichtern, wird bei Anmeldungen für solche Verkehre, die mit anderen Anmeldungen für dieselbe Eisenbahninfrastruktur in Konkurrenz stehen, auf die sonst zwingende Regelung der Vergabe nach dem höchsten Entgelt verzichtet. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann damit die Benutzung nach dem höchsten Entgelt vergeben, ist dazu durch die Verordnung jedoch nicht verpflichtet.

Um eine Prüfung zu ermöglichen, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen diskriminierungsfrei entschieden hat, ist die Ablehnung einer Anmeldung zu begründen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen. Dieses hat dann ggf. die Möglichkeit, die Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in einem Verfahren gemäß § 14 Abs. 5 AEG überprüfen zu lassen.

Absatz 6

Die Pflicht, eine diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Infrastruktur zu gewähren, obliegt gemäß § 14 Abs. 1 AEG nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Würde es Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht, Benutzungsrechte zu erwerben, obwohl sie diese nicht selbst ausüben, sondern lediglich weiterveräußern wollen, könnte das Recht anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur verkürzt werden.

Daher sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Recht auf Benutzung einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur erwerben, dieses Recht nicht an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterübertragen können. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann jedoch Eisenbahnverkehrsleistungen auch durch Dritte erbringen lassen.

Absatz 7

Diese Vorschrift korrespondiert mit dem Verbot der Weiterveräußerung von Benutzungsrechten gemäß Absatz 6. Es soll ausgeschlossen werden, daß ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Eisenbahninfrastruktur über einen längeren Zeitraum nicht benutzt und zugleich für weitere Interessenten blockiert. Andernfalls könnte das verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, unterlaufen und Konkurrenten vom Markt verdrängt werden.

§ 5

Absatz 1

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen als Wirtschaftsunternehmen ihre Preise frei gestalten können. Nur so kann insge-

samt die Vorgabe von Artikel 6 der Richtlinie 95/19/EG (mindestens Kostendeckung) eingehalten werden.

Absatz 2

In die Finanzierungsvereinbarung oder in den Zuwendungsbescheid können Regelungen aufgenommen werden, wie Investitionen Dritter bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden sollen.

Um den Wettbewerb nicht zu verzerren, muß diese Kostengrundlage dann allerdings für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

Satz 3 ermächtigt die Beteiligten die nach Satz 1 zulässigen Regelungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen auf bestimmte Verkehrsleistungen (Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr) zu beschränken.

Absatz 3

Die Vorschrift stellt klar, daß Mischkalkulationen grundsätzlich zulässig sind. Die spezifischen Kosten einer Strecke müssen dem Benutzungsentgelt für diese Strecke nicht zugrundegelegt werden, da sonst technisch anspruchsvolle Strecken (Brücken, Tunnels) mit deutlich höheren Benutzungsentgelten belastet würden, die eine Benutzung insgesamt in Frage stellen.

Die Mischkalkulation ist jedoch nur innerhalb bestimmter Verkehrsleistungen zugelassen, damit erhöhte Kosten einer Verkehrsleistung andere Verkehrsleistungen nicht belasten.

§ 6

Die Vorschrift legt fest, welche Kriterien bei der Berechnung von Entgelten als nicht diskriminierend angesehen werden.

Absatz 1

Die Vorschrift schreibt den Aufbau eines nach Verkehrsleistungen differenzierten Preissystems mit Zu- und Abschlägen vor.

Absatz 2

Die Vorschrift orientiert sich an Artikel 8 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991; danach ist der Preis so festzulegen, daß jegliche Diskriminierung der Eisenbahnunternehmen untereinander vermieden wird. Artikel 8 sieht zugleich vor, daß insbesondere die geleisteten Zugkilometer, die Zusammensetzung des Zuges sowie besondere Anforderungen, die auf Faktoren wie Geschwindigkeit, Achslast und Umfang oder Dauer der Benutzung der Infrastruktur zurückzuführen sind, berücksichtigt werden können. Darüber hinaus wird die Möglichkeit eröffnet, emissionsarme (lärm- und schadstoffarme) Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Vorschrift ist als offener Tatbestand gestaltet. Andere Berechnungskriterien können berücksichtigt werden. Ob diese diskriminierungsfrei wirken, muß dann im Einzelfall geprüft werden.

Absatz 3

Die Vorschrift legt die allgemeinen Regeln für die Benutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen fest. Für deren Benutzung kann auch ein pauschales Entgelt erhoben werden.

Absatz 4

Um die Transparenz der Abrechnung zu gewährleisten, sind die Preise für Zugtrassen und für die Benutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen sowie für besondere Leistungen gesondert auszuweisen.

Absatz 5

Die Vorschrift legt den Inhalt der Verzeichnisse der Entgelte fest.

§ 7

Absatz 1

Entgeltnachlässe sind nur auf der Grundlage des § 8 zulässig. Alle anderen Entgeltnachlässe sind verboten.

Absatz 2

Die Vorschrift legt als grundsätzlich mögliche Entgeltnachlässe den streckenbezogenen Mengennachlaß und den zeitbezogenen Nachlaß fest.

Grundlage für die Einräumung von Mengenrabatten könnten grundsätzlich die Anzahl der Zugtrassen auf dem gesamten Netz oder nur auf einzelnen Strecken sein.

Wäre jedoch ausschließlich das gesamte Netz Berechnungsgrundlage für Mengenrabatte, hätten kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund des geringen Gesamtverkehrsaufkommens kaum Möglichkeiten, Mengenrabatte zu erlangen.

Die Verordnung stellt daher auf einzelne Strecken als Berechnungsgrundlage ab. Größe und räumliche Abgrenzung der Strecken werden durch die Verordnung nicht festgelegt, da diese Festlegung von den Bedingungen des Marktes abhängt. Ob die Festlegung diskriminierend wirkt, unterliegt der Kontrolle gemäß § 14 Abs. 5 AEG.

Absatz 3

Der Eisenbahnmarkt in der Bundesrepublik Deutschland ist nach Marktanteilen und Unternehmensgrößen heterogen. Den großen Nachfragern innerhalb der DB AG (Geschäftsbereiche Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr) stehen viele kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen gegenüber. Durch die Öffnung der Netze im Rahmen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen und die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur anderer öffentlicher Eisenbahnen, besteht erstmals die Gelegenheit eines Wettbewerbs verschiedener Eisenbahnen auf einem Netz. Wettbewerb soll nicht dadurch verhindert werden, daß großen Nachfragern regelmäßig Mengennachlässe eingeräumt werden, die kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch wenn sie sich zusammenschließen, schon aus tatsächlichen Gründen nicht erreichen können. Daher dürfen streckenbezogene Mengennachlässe nur dann gewährt werden, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachweist, daß im konkreten Einzelfall der "Kauf" einer größeren Anzahl von Zugtrassen durch ein Unternehmen geringere Kosten als Bestandteil der Preiskalkulation verursacht als der "Kauf" der gleichen Kapazität durch mehrere Unternehmen. Der Nachweis ist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers zu erbringen. Damit ist gewährleistet, daß einerseits keine nicht-kostenorientierten Preisnachlässe gewährt werden, andererseits Dritte zu Lasten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens keine Kenntnisse über dessen Kalkulationsgrundlagen erhalten.

Im übrigen können Rabatte als Marktinstrument nur insoweit wirksam sein, als tatsächlich eine Wettbewerbslage gegeben ist.

Absatz 4

Die Länder können nach regionalen Erfordernissen mit der DB AG gemeinwirtschaftliche Nahverkehrsleistungen vereinbaren oder diese gegebenenfalls auch auferlegen. Dafür werden auf der Grundlage des Fahrplans 1993/1994 Finanzmittel vom Bund auf die Länder übergeleitet. Für Verkehre über das Angebot auf der Grundlage des Fahrplanes 1993/1994 hinaus berechnet die DB AG ein besonderes Entgelt. Die Regelung dient der Absicherung dieses besonderen Entgeltes für Mehrverkehre im Schienenpersonennahverkehr.

§ 8

Die Vorschrift korrespondiert mit der Pflicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Tarife gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden (§ 12 Abs. 2 Satz 2 AEG). Eine Abweichung von den in den Verzeichnissen der Entgelte enthaltenen Entgelten ist damit nur in zwei Fällen möglich: Unter den Voraussetzungen des § 4 Abs. 5 kann ein höheres und unter den Voraussetzungen des § 7 ein geringeres Entgelt verlangt werden als in den Verzeichnissen der Entgelte ausgewiesen ist. Im übrigen darf von den in den Verzeichnissen der Entgelte festgelegten Entgelten nicht abgewichen werden.

§ 9

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sieht bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnver-

kehr für Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen vor. Durch die Richtlinie 95/19/EG vom 19. Juni 1995 des Rates soll sichergestellt werden, daß diese Unternehmen ihre Zugangsrechte uneingeschränkt in Anspruch nehmen können. Diese Unternehmen haben ebenso wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (§ 14 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 1 und 2 AEG). Für das Verfahren der Zuweisung von Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr sind gemäß Artikel 10 der Richtlinie 95/19/EG des Rates besondere Bestimmungen zu beachten, wobei im Rahmen dieser Verordnung nur die Verpflichtungen der deutschen Zuweisungsstellen geregelt werden können. Die Regelungen sind in § 9 zusammengefaßt. Daher gilt in diesem Fall das (nationale) Verfahren nach § 4 nur, soweit in § 9 nichts anderes bestimmt ist.

§ 10

Eine Übergangsregelung zur Vorschrift des § 4 Abs. 2 ist notwendig, da große Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere durch internationale Vereinbarungen (Europäische Fahrplankonferenz, Europäische Güterfahrplankonferenz; ab 1. Januar 1997 forum rail europe), an längerfristige Bestellungs- und Vergabeverfahren gebunden sind. Dies rechtfertigt eine befristete Ausnahmemöglichkeit, solange die entsprechenden Verfahren noch nicht angepaßt sind.

§ 11

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage zur Begründung

Die Vorschriften der Richtlinie werden durch folgende Vorschriften in deutsches Recht umgesetzt:

Vorschriften der Richtlinie	umgesetzt durch
Artikel 1 Abs. 1	§ 9 Abs. 1 EIBV
Artikel 1 Abs. 2	§ 9 Abs. 1 EIBV
Artikel 1 Abs. 3	EIBV
Artikel 2 Buchstabe a	§ 2 Abs. 1 und 2 AEG
Artikel 2 Buchstabe b	§ 2 Abs. 4 AEG
Artikel 2 Buchstabe c	§ 2 Abs. 1 und 3 AEG
Artikel 2 Buchstabe d	§ 2 Abs. 1 EIBV
Artikel 2 Buchstabe e	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 2 Buchstabe f	§ 2 Abs. 3 EIBV
Artikel 3	§ 4 Abs. 2 EIBV
Artikel 4 Abs. 1	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 4 Abs. 2	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 5	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 6 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 EIBV
Artikel 6 Abs. 2	§ 5 Abs. 1 EIBV
Artikel 7 Satz 1	§ 8 EIBV
Artikel 7 Satz 2	§§ 5, 6, 7 EIBV
Artikel 8 Abs. 1	§ 6 Abs. 2 EIBV
Artikel 8 Abs. 2	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 9 Abs. 1	§ 4 Abs. 3 EIBV
Artikel 9 Abs. 2	§ 14 Abs. 5 AEG
Artikel 9 Abs. 3	§ 4 Abs. 2 EIBV
Artikel 10 Abs. 1	§ 4 EIBV
Artikel 10 Abs. 2	§ 9 Abs. 2 EIBV
Artikel 10 Abs. 3 Satz 1 bis 3	§ 9 Abs. 3 EIBV
Artikel 10 Abs. 3 Satz 4, 7 und 8	§ 9 Abs. 4 EIBV
Artikel 10 Abs. 3 Satz 5 und 6	§ 9 Abs. 5 EIBV
Artikel 10 Abs. 4	§ 9 Abs. 2 EIBV
Artikel 10 Abs. 5	§ 14 Abs. 4 AEG
Artikel 11 Abs. 1	§ 14 Abs. 4 AEG
Artikel 11 Abs. 2	§ 4 Abs. 1 AEG, §§ 32, 47, 48, 54 EBO, § 3 Abs. 1 Nr. 3 EIBV
Artikel 12	muß nicht umgesetzt werden
Artikel 13 Abs. 1 Satz 1	§ 14 Abs. 5 AEG
Artikel 13 Abs. 1 Satz 2	§ 9 Abs. 1 Satz 3 EIBV
Artikel 13 Abs. 2	§ 14 Abs. 5 AEG

Bundesrat Drucksache **230/97** (Beschluß)

16.05.97

Beschluß
des Bundesrates

Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - (EIBV)

Der Bundesrat hat in seiner 712. Sitzung am 16. Mai 1997 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Zu § 5 Abs. 3

In § 5 Abs. 3 ist nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

"Die im Gebiet eines Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlenden Entgelte für Zugtrassen des Schienenpersonennahverkehrs dürfen für den Umfang der nach § 6 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378; 2395) zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen im Durchschnitt nicht höher liegen als die Zugtrassenentgelte, deren Angemessenheit durch die Prüfung nach § 6 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz festgestellt wird."

Begründung

Die den Ländern nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz zugewiesenen Mittel sollen ausreichen, um Verkehrsleistungen in dem Umfang finanzieren zu können, wie er in § 6 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz bestimmt ist. Dies ist für einen SPNV-Aufgabenträger dann nicht mehr möglich, wenn die durch-

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

schnittlichen Trassenentgelte - und in der Folge die Preise für den Schienenpersonennahverkehr insgesamt - so hoch steigen, daß dieser SPNV-Verkehrsumfang aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz nicht mehr finanziert werden kann. Die o. a. Ergänzung des § 5 Abs. 3 der Verordnung soll die nach § 5 Abs. 1 grundsätzlich frei zu gestaltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsentgelte für SPNV-Verkehrsleistungen insoweit begrenzen, daß eine Finanzierung der Trassenentgelte für SPNV-Verkehrsleistungen im o. a. Umfang aus den für die Länder zur Verfügung stehenden Mitteln gemäß §§ 5 bis 8 Regionalisierungsgesetz gewährleistet ist.