

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 sowie die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ werden in deutsches Recht umgesetzt.

B. Lösung

Auf der oben genannten Grundlage wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Struktur der Eisenbahnen neu geregelt und durch Errichtung einer Trassenagentur für Eisenbahnen des Bundes eine präventive Aufsicht neu eingeführt.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen sowie für die Erteilung von Genehmigungen und die Errichtung der Trassenagentur. Zur Wahrnehmung der oben genannten Aufgaben sind insgesamt 25 Planstellen eingestellt. Die Personalausgaben werden in voller Höhe im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erzielt.

Länder

Den Ländern entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen, für die Erteilung von Genehmigungen und für den Ausgleich der Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen (§ 16 Abs. 3 Nr. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes), soweit bislang nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen durch das Gesetz zu

öffentlichen Eisenbahnen werden. Gebühreneinnahmen werden in dem Umfang erzielt, wie das die Gebührenvorschriften der Länder vorsehen.

Kommunen

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei öffentlichen Eisenbahnen, soweit sie den Anforderungen der Unabhängigkeit nach dem Gesetz entsprechen müssen, ebenso wegen der neuen Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen sowie für den Erwerb der Sicherheitsbescheinigung. Das Gesetz bewirkt auch Kosten für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit Zugangsrechte durch dieses Gesetz neu festgelegt werden und sie damit zu öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden. Die Höhe der Kosten kann nicht abgeschätzt werden.

Das Gesetz kann preisliche Auswirkungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch eventuelle kurzfristige Erhöhung der Wegeentgelte haben. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Wegeentgelte erwartet. Der Umfang der Preisbewegungen lässt sich nicht abschätzen. Auswirkungen auf Einzelpreise können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 9. Juni 2004

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 799. Sitzung am 14. Mai 2004 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus
Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist
in der als Anlage 3 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften*

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 26 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.“

b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zum Gegenstand hat, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EG Nr. L 75 S. 29, Nr. L 202 S. 51).

(3b) Internationaler Güterverkehr sind Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“

2. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3
Öffentlicher Eisenbahnverkehr

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen),

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen),

3. Betreiber der Schienenwege Zugang zu ihren Schienenwegen gewähren müssen (öffentliche Betreiber der Schienenwege).

(2) Die nicht von Absatz 1 erfassten Eisenbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen.“

3. Dem § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme zum Gegenstand seines Unternehmens machen.“

4. In § 5 Abs. 1a wird nach dem Wort „sind“ folgender Halbsatz eingefügt:

„, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist,“.

5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ohne Genehmigung darf niemand

1. Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen,

2. als Halter von Eisenbahnfahrzeugen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder

3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben.

Keiner Genehmigung bedürfen

1. nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr erbringen und ausschließlich eine Eisenbahninfrastruktur benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient,

2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich eine Eisenbahninfrastruktur benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient oder

3. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Die Genehmigungspflicht für nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen richtet sich nach Landesrecht.“

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 75 S. 1), der Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. EG Nr. L 75 S. 26) und der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EG Nr. L 75 S. 29, Nr. L 202 S. 51).

- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
 „Entsprechendes gilt für einen Antragsteller als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, soweit es die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb betrifft und für die von diesem insoweit mit der Führung der Geschäfte bestellten Personen.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
 „(3) Die Genehmigung wird nur erteilt
1. Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung,
 2. Haltern von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb,
 3. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur.“
- d) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:
 „(8) Wer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum für Tätigkeiten nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 oder 2 zugelassen ist, bedarf dafür im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1.“
- e) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:
 „(10) Die von den Absätzen 8 und 9 erfassten Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen müssen dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ihre Zulassung nachweisen. § 14 bleibt unberührt.“
6. Dem § 8 wird folgender Absatz 3 angefügt:
 „(3) Betreiber der Schienenwege, bei denen es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, müssen, soweit es die Zuweisung von Zugtrassen und die Weagentelge betrifft, über eine eigene Leitung, Geschäftsführung, Verwaltung und Rechnungsführung verfügen.“
7. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
 „Getrennte Rechnungslegung, organisatorische Trennung, unabhängige Entscheidungen“.
 - b) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 bis 1d ersetzt:
 „(1) Öffentliche Eisenbahnen,
 1. die sowohl Eisenbahnverkehrs- als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind,
 2. a) die nur Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist, oder
 - b) die nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist, verbunden sind, oder
3. die als Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mutter- oder Tochterunternehmen sind im Verhältnis zu einem Eisenbahninfrastruktur- oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist,
- haben, auch wenn sie nicht in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft betrieben werden, einen Jahresabschluss und einen Lagebericht nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Bestimmungen des Zweiten Abschnitts des Dritten Buchs des Handelsgesetzbuchs aufzustellen, prüfen zu lassen und offen zu legen. Sind die in Satz 1 genannten Eisenbahnunternehmen Tochterunternehmen eines zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichteten Mutterunternehmens, sind § 264 Abs. 3 und 4 und § 264b des Handelsgesetzbuchs nicht anzuwenden.
- (1a) Öffentliche Eisenbahnen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 haben in ihrer Buchführung beide Bereiche zu trennen; hierzu gehören getrennte Konten für die Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Sie haben für jeden Bereich nach Satz 1 und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Bereich je eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine direkte Zuordnung zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge den Konten nach Satz 1 zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.
- (1b) Öffentliche Gelder zugunsten eines der beiden Tätigkeitsbereiche nach Absatz 1a Satz 1 dürfen nicht auf den anderen übertragen werden. Dieses Verbot muss auch in der Rechnungslegung der beiden Tätigkeitsbereiche zum Ausdruck kommen. Dies gilt auch für Unternehmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 und 3.
- (1c) Beide Tätigkeitsbereiche nach Absatz 1a Satz 1 müssen in Unternehmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen ausgeübt werden. Entscheidungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das dafür zu entrichtende Entgelt sind von dem Unternehmensbereich zu treffen, der die Eisenbahninfrastruktur betreibt. § 9a bleibt unberührt.
- (1d) Für öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen, gilt Absatz 1a entsprechend mit der Maßgabe, dass getrennte Konten sowie eine in den Anhang des Jahresabschlusses aufzunehmende gesonderte Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung nur für den Bereich Schienengüterverkehr aufzustellen sind und an die Stelle dieser Bilanz auch eine Vermögensüber-

sicht treten kann. Öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen sind in den entsprechenden Buchführungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.“

c) Absatz 2 wird aufgehoben.

d) Absatz 3 Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Im Übrigen gilt Absatz 1b entsprechend.“

8. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a
Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers
der Schienenwege

(1) Öffentliche Betreiber der Schienenwege müssen rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft. Zur Erreichung der in Satz 1 genannten Ziele sind

1. aus Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber der Schienenwege sind, beide Bereiche jeweils auf eine oder mehrere gesonderte Gesellschaften auszugliedern;
2. Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass seine organisatorische Selbstständigkeit gewährleistet ist;
3. Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte nur von dem Personal des Betreibers der Schienenwege zu treffen, das keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt;
4. Weisungen Dritter gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinem Personal in Bezug auf Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte unzulässig;
5. in Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrecht zu erhalten und zu veröffentlichen, die die Einflussnahme von Dritten außerhalb des Betreibers der Schienenwege auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden; darin ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben; Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht; der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;

6. in Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 die Aufsichtsräte getrennt zu besetzen; dazu dürfen dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege keine Mitglieder der Aufsichtsräte von Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 sowie deren Angehörige angehören; dies gilt auch für sonstige Beteiligungen des Mutterunternehmens.

(2) Stehen Verträge eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege den Verpflichtungen nach Absatz 1 entgegen, sind diese bis zum [einsetzen: Datum sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] diesen Verpflichtungen anzupassen oder zu kündigen. Entsprechen Bestimmungen in Verträgen eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege nicht bis zum [einsetzen: Datum sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] den Verpflichtungen nach Absatz 1, hat die zuständige Aufsichtsbehörde diese insoweit mit sofortiger Wirkung zu verbieten.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für öffentliche Betreiber der Schienenwege, soweit diese ausschließlich

1. nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betreiben,
2. für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
3. regionale Schienennetze betreiben, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Tätigkeit auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden.

(4) Wird die Zuweisung von Zugtrassen auf einem Netz nach Absatz 3 Nr. 3 beantragt, gelten insoweit die Absätze 1 und 2 mit der Maßgabe, dass Verträge im Sinne des Absatzes 2 spätestens sechs Monate nach der Antragstellung anzupassen sind.

(5) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von den Absätzen 1, 2 und 4 genehmigen, wenn ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege Schienenwege betreibt, die nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

(6) Die organschaftliche Haftung der Mitglieder von Organen des Mutterunternehmens für Vorgänge in Bereichen, auf die diese Mitglieder nach diesem Gesetz keinen Einfluss ausüben dürfen und tatsächlich keinen Einfluss ausgeübt haben, ist ausgeschlossen.“

9. In § 12 Abs. 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 3 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 3 Abs. 1 Nr. 1“ ersetzt.
10. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14
Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

„(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebo-

tenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. Betreiber der Schienenwege sind nach Maßgabe dieser Verordnung zusätzlich verpflichtet, einen Mindestumfang an Leistungen zu erbringen und die von ihnen betriebenen Schienenwege sowie die Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Nutzung bereitzustellen. Die Sätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt. Für nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze, die für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betrieben werden, kann die zuständige Genehmigungsbehörde auf Antrag Befreiungen von allen Vorschriften der auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung genehmigen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung erlischt, wenn ein Zugang beantragt ist. Der Antrag auf Zugang ist der zuständigen Genehmigungsbehörde durch den Betreiber der Schienenwege mitzuteilen.

(2) Zugangsberechtigt sind

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland,
2. Unternehmen mit Sitz im Inland, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen,
3. die in § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes genannten Stellen,
4. die in § 15 Abs. 1 genannten Behörden.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für

1. internationale Gruppierungen im Sinne des § 2 Abs. 4;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25), die durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. EG Nr. L 75 S. 1) geändert worden ist, fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen
 - a) im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr und
 - b) im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I der Richtlinie 91/440/EWG; sie erhalten nach dem 15. März 2008 uneingeschränkten Zugang im grenzüberschreitenden Güterverkehr;
3. sonstige Eisenbahnen, die nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen

Wirtschaftsraum zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, sofern sie den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in dem in Absatz 1 genannten Umfang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland zu vergleichbaren Bedingungen gewährleisten;

4. Eisenbahnen mit Sitz in den Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften oder des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen;
5. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland, wenn die in Nummer 3 genannte Gegenseitigkeit nicht gewährleistet ist, auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

(4) Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung, sowie das zu entrichtende Entgelt und die sonstigen Nutzungsbedingungen einschließlich die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen sind zwischen den Zugangsberechtigten und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Maßgabe der in Absatz 1 genannten Rechtsverordnung zu vereinbaren.

(5) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. In der Sicherheitsbescheinigung werden die Anforderungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auf den betroffenen Schienennetzen oder Schienenwegen eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege festgelegt. Ihre Geltungsdauer beträgt 5 Jahre.

(6) Die Sicherheitsbescheinigung ist von der für den Betreiber der Schienenwege, dessen Schienenwege benutzt werden sollen, zuständigen Aufsichtsbehörde auf Antrag zu erteilen, wenn der Nachweis geführt ist, dass

1. das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienenwege angewandten Betriebsregeln einzuhalten und für den Zugverkehr auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten und
2. die Fahrzeuge, aus denen sich die Züge zusammensetzen, zugelassen und gemäß den für die betreffenden Schienenwege geltenden Betriebsvorschriften geprüft wurden.

(7) Die Sicherheitsbescheinigung ist ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 6 nicht mehr vorliegen; im Übrigen bleiben die verfahrensrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf unberührt.“

11. Nach § 14 werden folgende §§ 14a und 14b eingefügt:

„§ 14a
Aufsicht über den Zugang zur
Eisenbahninfrastruktur

(1) Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen als Eisenbahnaufsichtsbehörde aufzugeben, diese Beeinträchtigung zu unterlassen.

(2) Kommt eine Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag überprüft werden. Antragsberechtigt sind die Zugangsberechtigten, deren Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt sein kann. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss der Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 angenommen werden kann. Überprüft werden können insbesondere

1. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und die Benutzungsbedingungen für sonstige Betriebsanlagen,
2. das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
3. die Höhe oder Struktur der Wege- und sonstigen Entgelte.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligten aufzufordern, innerhalb einer angemessenen Frist, die zwei Wochen nicht überschreiten darf, alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Nach Ablauf dieser Frist hat das Eisenbahn-Bundesamt über den Antrag binnen zweier Monate zu entscheiden. Beeinträchtigt die Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Antragstellers auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,

1. verpflichtet das Eisenbahn-Bundesamt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung oder
2. legt die Vertragsbedingungen fest, entscheidet über die Geltung des Vertrags und erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam.

(3) Verhandlungen über die Höhe von Wege- und sonstigen Entgelten unterliegen der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes.

(4) Die Zugangsberechtigten und die für sie tätigen Personen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(5) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Das Eisenbahn-Bundesamt und die Kartellbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der beiderseitigen Aufgaben von Bedeutung sein können. Sie haben sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen zu informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie geben einander Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

(6) Das Eisenbahn-Bundesamt ist auch im Übrigen für die Überwachung der Einhaltung der in § 14 Abs. 1 genannten Rechtsverordnung zuständig.

§ 14b Zusammenarbeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet, anderen Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union Informationen über seine Arbeit, seine Entscheidungsgrundsätze und seine Entscheidungspraxis zu übermitteln mit dem Ziel, zur Koordinierung der Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Gemeinschaft beizutragen.“

12. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Nummer 7 folgende Nummer 7a eingefügt:

„7a. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 erster Halbsatz sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 dritter Halbsatz;“.

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 7 und 9 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit erlassen.“

13. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, als Halter von Eisenbahnfahrzeugen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreibt;“.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „eintausend Deutsche Mark“ durch die Wörter „tausend Euro“ und die Wörter „zehntausend Deutsche Mark“ durch die Wörter „fünftausend Euro“ ersetzt.

14. § 34 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Weitere Übergangsvorschriften“.

b) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

c) Folgende Absätze 2 bis 5 werden angefügt:

„(2) Auf Eisenbahnen, die erstmals ab dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] nach § 14 Abs. 1 den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, finden die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung 1959 und die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung bis zum Erlass einer Regelung nach Satz 3 keine Anwendung. Auf diese Eisenbahnen sind die bisher geltenden jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften über die Betriebssicherheit nichtöffentlicher Eisenbahnen weiter anzuwenden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass die Sätze 1 und 2 nicht mehr anzuwenden sind, soweit es für die einheitliche Regelung der Betriebssicherheit aller regelspurigen Eisenbahnen erforderlich ist.“

(3) Dem, der am ... [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten des Gesetzes] Tätigkeiten nach § 6 Abs. 1 bereits rechtmäßig ausübt, ist auf Antrag die Genehmigung nach § 6 Abs. 1 zu erteilen, ohne dass die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 geprüft werden. Satz 1 gilt nur, sofern die Genehmigung bis zum ... [einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes] beantragt wird.

(4) Eisenbahnen, die ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] nicht mehr von der Versicherungspflicht nach § 1 der Eisenbahnhaftpflichtverordnung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 dieser Verordnung freigestellt sind, haben den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung der nach § 5 zuständigen Aufsichtsbehörde bis zum ... [einsetzen: Datum erster Tag des siebten auf den Monat nach dem Inkrafttreten des Gesetzes folgenden Kalendermonats] vorzulegen.

(5) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung bis zum ... [einsetzen: erster Tag des siebten auf den Monat nach dem Inkrafttreten des Gesetzes folgenden Kalendermonats] zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Fall rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.“

Artikel 2

Änderung des

Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, werden folgende §§ 4 bis 6 angefügt:

„§ 4

Errichtung und Aufgaben der Trassenagentur

Beim Eisenbahn-Bundesamt wird eine Sonderstelle Trassenagentur eingerichtet. Sie hat die Aufgabe, die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Bezug auf

1. die Erstellung des Netzfahrplans, insbesondere die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen,
2. die sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen,
3. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen, insbesondere die darin enthaltenen Entgeltgrundsätze,

durch öffentliche Betreiber der Schienenwege des Bundes zu überwachen. Die Aufgabe der Trassenagentur endet, nachdem ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege des Bundes einem Antragsteller seine abschließende Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen mitgeteilt hat oder die Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Kraft getreten sind. Die Entscheidungen nach § 6 werden ausschließlich von der Trassenagentur getroffen. Die Trassenagentur er-

stellt für jede Fahrplanperiode einen Bericht über ihre Tätigkeit für die Bundesregierung.

§ 5

Pflichten der öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes

Die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes haben die Trassenagentur zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung, die Zugangsberechtigten aufzufordern, ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlen wäre,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen, sofern Anträge abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans, sofern Anträge abgelehnt werden sollen,
4. die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Die beabsichtigten Entscheidungen nach den Nummern 1 bis 3 sind zu begründen.

§ 6

Befugnisse der Trassenagentur

(1) Die Trassenagentur ist befugt, im Rahmen ihrer Aufgabe die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes anzuweisen, die ihnen nach den Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur obliegenden Pflichten einzuhalten.

(2) Die Trassenagentur kann nach Eingang der Mitteilung gemäß § 5 innerhalb von

1. zehn Arbeitstagen der beabsichtigten Entscheidung nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 2,
2. einem Arbeitstag der beabsichtigten Entscheidung nach § 5 Abs. 1 Nr. 3,
3. vier Wochen der beabsichtigten Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen

widersprechen, wenn diese nicht den Vorgaben der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entsprechen.

(3) Vor Ablauf der

1. in Absatz 2 Nr. 1 und 2 genannten Fristen kann die beabsichtigte Entscheidung dem Zugangsberechtigten nicht wirksam mitgeteilt werden,
2. in Absatz 2 Nr. 3 genannten Frist dürfen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nicht in Kraft treten.

(4) Übt die Trassenagentur ihr Widerspruchsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 2 Nr. 1 und 2 unter Beachtung der Vorgaben der Trassenagentur abschließend zu entscheiden,
2. treten im Fall des Absatzes 2 Nr. 3 die Schienennetz-Benutzungsbedingungen insoweit nicht in Kraft.

(5) Die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes und die für sie tätigen Personen müssen der Tras-

senagentur und ihren Beauftragten zur Durchführung ihrer Aufgaben nach § 4 gestatten,

1. Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten und
2. Bücher, Geschäftspapiere, Dateien und sonstige Unterlagen einzusehen.

(6) Die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes und die für sie tätigen Personen haben der Trassenagentur und ihren Beauftragten alle für die Durchführung ihrer Aufgaben nach § 4 erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde. Die Zugangsberechtigten und die für sie tätigen Personen haben der Trassenagentur und ihren Beauftragten die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Sätze 2 und 3 gelten entsprechend.

(7) Die Trassenagentur kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

(8) Die Trassenagentur kann auf die Unterrichtung gemäß § 5 vollständig oder im Einzelfall verzichten. Sie kann ihren Verzicht auf einzelne öffentliche Betreiber der Schienenwege des Bundes beschränken.

(9) Stellt die Trassenagentur in Ausübung der in den Absätzen 5 und 6 genannten Befugnisse weitere Tatsachen fest, die die Annahme rechtfertigen, dass Zuwiderhandlungen gegen § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes begangen

wurden, übermittelt sie derartige Feststellungen dem Eisenbahn-Bundesamt.“

Artikel 3

Anpassung anderer Rechtsvorschriften

(1) § 25 Satz 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 264 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(2) In § 2 Abs. 2 Nr. 3 des Verkehrsflächenbereinigungsgesetzes vom 26. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2716) wird die Angabe „§ 2 Abs. 3 Satz 1 und 2“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 3“ ersetzt.

(3) In § 147 Abs. 1 Nr. 6 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 27. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3022) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 3“ durch die Angabe „§ 3 Abs. 1“ ersetzt.

Artikel 4

Neufassung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Mit der Novellierung werden die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ und folgende drei Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt:

- Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft,
- Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen,
- Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

Im Wesentlichen werden drei Bereiche neu geregelt:

1. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (insbesondere Zuteilung von Zugtrassen und die Entscheidung über die Entgelte),
2. die Struktur der Eisenbahnen (Geschäftsführung, Rechnungsführung, Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen) und
3. die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur.

Dies führt im Rahmen der Umsetzung zu folgenden Ergebnissen:

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

1. Verpflichtung zur Gewährung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Zur Gewährung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen und als Teilmenge davon insbesondere öffentliche Betreiber der Schienenwege verpflichtet. Ein Betreiber der Schienenwege ist jedes Unternehmen, das für den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zuständig ist. Der weitere Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens schließt den Betrieb sonstiger Betriebsanlagen wie Bahnhöfe mit ein.

Ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen und damit auch ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege besteht dann, wenn dieses Unternehmen Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften (§ 14 AEG) gewähren muss. Die Differenzierung zwischen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und öffentlichen Betreibern der Schienenwege ist erforderlich, da den öffentlichen Betreibern der Schienenwege in Bezug auf die Struktur ihres Unternehmens und im Bereich des Netzzugangs besondere Pflichten auferlegt werden. Der öffentliche Betreiber der Schienenwege ist im Bereich des Netzzugangs verpflichtet, die von ihm betriebenen Schienenwege zur Nutzung bereitzustellen und bestimmte Mindestleistungen zu erbringen. Er hat keine Ablehnungsmög-

lichkeit, auch wenn Alternativen zu Marktbedingungen vorhanden sind.

Die Verpflichtung zur Gewährleistung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur besteht nicht für die Benutzung von Schienenwegen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden (Werksbahnen, Gleisanschlüsse).

2. Berechtigung zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur steht Eisenbahnverkehrsunternehmen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Unternehmen, die Güter mit der Eisenbahn transportieren wollen, sowie Bund und Ländern (Zugangsberechtigte) zu. Die Regelungen zum Vertragsabschluss werden in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung festgelegt. Danach ist das Angebot zum Abschluss eines Vertrages über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vom öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen je nach Sachlage gegenüber dem Zugangsberechtigten oder einem vom Zugangsberechtigten bezeichneten Eisenbahnverkehrsunternehmen abzugeben.

Struktur der Eisenbahnen

Entscheidungen über die Trassenzuweisung oder die Wegeentgelte durch Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, müssen als allgemeine Regel in jedem Fall Stellen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Darüber hinaus müssen öffentliche Betreiber der Schienenwege in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität und die Entscheidung über Wegeentgelte rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein. Von den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege sind Ausnahmen möglich. Liegen diese Ausnahmetatbestände vor, bleibt es bei der allgemeinen Regel. Zur rechtlichen Unabhängigkeit ist die Trennung in verschiedene Gesellschaften, zur organisatorischen Unabhängigkeit die Anpassung der dem Ziel entgegenstehenden Verträge und zur Unabhängigkeit in der Entscheidung die Herstellung der Unabhängigkeit der handelnden Personen erforderlich.

Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht aufzugeben, diese Beeinträchtigung zu unterlassen. Wegen des hohen Diskriminierungspotenzials der öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes (insbesondere DB Netz AG) wird ihnen gegenüber zur Erleichterung der Überwachung des Netzzugangs als Sonderregelung eine Trassenagentur beim Eisenbahn-Bundesamt eingerichtet. Sie hat die Aufgabe, die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Bezug auf die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan, die sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen, die Schienen-

netz-Benutzungsbedingungen, insbesondere mit Blick auf die darin enthaltenen Entgeltgrundsätze sowie das Erbringen des Mindestumfangs an Leistungen durch öffentliche Betreiber der Schienenwege des Bundes zu überwachen. Die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes haben die Trassenagentur vor jeder Entscheidung über die Vergabe von Trassen zu unterrichten, sofern Anträge abgelehnt werden sollen. Sie müssen der Trassenagentur ihre Schienennetz-Benutzungsbedingungen vor Inkrafttreten vorlegen. Die Trassenagentur kann der beabsichtigten Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen sowie den Schienennetz-Benutzungsbedingungen widersprechen. Übt die Trassenagentur ihr Widerspruchsrecht aus, treten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nicht in Kraft oder ist über die Trassenvergabe unter Beachtung der Vorgaben der Trassenagentur neu zu entscheiden. Der Trassenagentur stehen im Übrigen alle Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden zu.

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG i. V. m. Artikel 72 Abs. 2 GG) zu. Die Regelung ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG.

Mit der Öffnung der Eisenbahnnetze für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein einheitlicher Eisenbahnmarkt entstanden. Verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen konkurrieren in diesem Markt einerseits um Kunden und andererseits um den Zugang zum Schienennetz, um den Wünschen ihrer Kunden nachkommen zu können. Das wesentliche Ziel des Gesetzgebungsvorhabens ist es, durch unterschiedliche Maßnahmen den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur weiter zu verbessern. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen soll hier die gleichen Bedingungen vorfinden. Damit kann insgesamt eine Stärkung des Verkehrsträgers „Schiene“ erreicht werden. Dazu ist es erforderlich, bundeseinheitlich einerseits die Unabhängigkeit der öffentlichen Betreiber der Schienenwege in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität und die Entscheidung über die Weagentgelte sowie andererseits die Zugangsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu regeln. Eine Differenzierung zwischen Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigenen Eisenbahnen würde zu unterschiedlichen Marktbedingungen führen, die durch die Öffnung der Eisenbahnnetze beseitigt werden sollten. Zudem sind die Richtlinien und die Entscheidung der Kommission für alle Eisenbahnen umzusetzen. Eine Differenzierung nach dem Eigentümer einer Eisenbahn (Eisenbahn des Bundes, nichtbundeseigene Eisenbahn) wird in den Richtlinien nicht vorgenommen.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen für

öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die miteinander verbunden sind wegen der neuen Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen, sowie für öffentliche Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, soweit sie den Anforderungen der Unabhängigkeit nach dem Gesetz entsprechen müssen. Dies gilt auch für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen und die Errichtung der Trassenagentur nach diesem Gesetz sowie die Überwachung der neuen detaillierteren Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach Novellierung der entsprechenden Verordnungen.

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erzielt.

Die Höhe der Einnahmen kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden, da sie insbesondere von der Entwicklung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sowie vom Umfang der notwendigen Eingriffshandlungen und der zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Zur Wahrnehmung der oben genannten Aufgaben sind insgesamt 25 Planstellen mit den Wertigkeiten eine A 16, eine A 15, drei A 14, eine A 13h, drei A13g, fünf A 12, sieben A 11, zwei A 8 und zwei A 7 erforderlich. Die für die neuen Planstellen erforderlichen Personalausgaben sind im Einzelplan 12 im Bundeshaushalt 2003 und 2004 eingestellt worden. Die Personalausgaben werden in voller Höhe im Einzelplan 12 erwirtschaftet.

Länder

Nach Auffassung der Länder entstehen Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand bei den Aufsichtsbehörden der Länder durch die Überwachung der neuen Regelungen für öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die miteinander verbunden sind, wegen der neuen Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen, sowie für öffentliche Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, soweit sie den Anforderungen der Unabhängigkeit nach dem Gesetz entsprechen müssen. Dies gilt auch für die Benennungsherstellung bei der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen, den Ausgleich der Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen (§ 16 Abs. 3 Nr. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes), soweit bislang nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen durch das Gesetz zu öffentlichen Eisenbahnen werden und die Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach Novellierung der entsprechenden Verordnungen. Soweit Stellung genommen wurde, wird der zusätzliche Personalmehrbedarf wegen der vermehrten Aufgaben auf voraussichtlich mindestens einen neuen Mitarbeiter und die Höhe der Mehrbelastungen für den Haushalt wegen des Ausgleichs der Aufwendungen für die Erhaltung und den

Betrieb höhengleicher Kreuzungen auf bis zu 1,6 Mio. Euro pro Jahr geschätzt.

Gebühreneinnahmen werden in dem Umfang erzielt, wie das die Gebührenvorschriften der Länder vorsehen.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die miteinander verbunden sind, wegen der neuen Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen, bei öffentlichen Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, soweit sie den Anforderungen der Unabhängigkeit nach dem Gesetz entsprechen müssen, bei öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Erwerb der Sicherheitsbescheinigung sowie bei bislang nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit Zugangsrechte durch dieses Gesetz neu festgelegt werden und sie damit zu öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden. Die gilt auch für die Durchführung der neuen detaillierteren Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach Novellierung der entsprechenden Verordnungen.

Die Höhe der Kosten kann nicht abgeschätzt werden.

Das Gesetz kann preisliche Auswirkungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch eventuelle kurzfristige Erhöhung der Wegeentgelte haben. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Wegeentgelte erwartet. Der Umfang der Preisbewegungen lässt sich nicht abschätzen. Auswirkungen auf Einzelpreise können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 3)

Im bisherigen Allgemeinen Eisenbahngesetz standen die Begriffe „Eisenbahninfrastruktur“ und „Betriebsanlage“ nicht vollständig deckungsgleich nebeneinander. Wartungseinrichtungen waren danach zwar Betriebsanlagen, gehörten jedoch nicht zur Eisenbahninfrastruktur. Es wurde bislang aus folgendem Grund differenziert: Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur hat Bedeutung für den Netzzugang. Er legt fest, in welchem Umfang ein diskriminierungsfreier Netzzugang gemäß § 14 AEG zu gewährleisten ist. Der Begriff der Betriebsanlage legt den Bereich fest, der gemäß § 18 AEG einer Planfeststellung unterliegt. Die bisher in § 2 Abs. 3 AEG genannten Anlagen sind Betriebsanlagen.

Die Unterscheidung zwischen einem zugangsrechtlichen und einem planfeststellungsrechtlichen Begriff für Anlagen wird im Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht länger aufrechterhalten. Eine Unterscheidung ist wegen der Vorschriften der Richtlinie 2001/14/EG, die den Netzzugang insgesamt neu regeln, nicht länger erforderlich, da über den bisherigen deutschen Eisenbahninfrastrukturbegriff hinaus ein Zugangsrecht für Wartungseinrichtungen geschaffen wird.

Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur ist daher künftig deckungsgleich mit dem der Betriebsanlage und unterliegt somit einem Bedeutungswandel.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3a und 3b)

Zu § 2 Abs. 3a

Nach der Richtlinie 2001/14/EG wird zwischen den Betreibern der Infrastruktur, die Schienenwege betreiben, bauen und unterhalten, und Serviceeinrichtungen in Bezug auf Zugangsrechte und in Bezug auf die Unabhängigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen differenziert. Betreiber der Infrastruktur müssen den Zugang nach Anhang II Nummer 1 der Richtlinie 2001/14/EG gewähren, Betreiber der Serviceeinrichtungen den Zugang nach Anlage II Nummer 2 der Richtlinie 2001/14/EG. Betreiber der Infrastruktur müssen in Bezug auf die Zuweisung von Zugrassen und die Entscheidung über Wegeentgelte rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein. Da auch in Serviceeinrichtungen Schienenwege vorhanden sind, wird klargestellt, dass die Serviceeinrichtungen und die zugehörigen Schienenwege nicht unter die Definition des Betreibers der Infrastruktur fallen. Um dies auch sprachlich klarzustellen wird der „Betreiber der Infrastruktur“ in das deutsche Recht als „Betreiber der Schienenwege“ eingeführt.

Zu § 2 Abs. 3b

Eine dem Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b der Richtlinie 2001/12/EG entsprechende Definition wird eingefügt. Internationaler Güterverkehr liegt damit auch dann vor, wenn an den Güterzug, der mindestens eine Grenze überqueren muss, vor der Grenzüberquerung Wagen angehängt und dahinter abgehängt werden.

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 1 Nr. 1)

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 3 Nr. 1 AEG.

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 1 Nr. 2)

Ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegt nach geltendem Recht u. a. dann vor, wenn es eine Eisenbahninfrastruktur betreibt, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt werden kann. Die Bestimmung dieses Zwecks erfolgte bisher durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst. Diese Regelung kann nach Festlegung der Zugangsrechte durch EU-Recht nicht bestehen bleiben. Die Zweckbestimmung erfolgt daher, abweichend von der bisherigen Regelung, öffentlich-rechtlich im Rahmen der Festlegung der Zugangsrechte (§ 14 AEG).

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 1 Nr. 3)

Aus dem Bereich der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird eine Teilmenge als „öffentliche Betreiber der Schienenwege“ definiert. Dies ist erforderlich, da diesen nach der Richtlinie 2001/14/EG eine Sonderstellung innerhalb der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zukommt (Unabhängigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gewährung von Zugangsrechten). Ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege ist jedes Unternehmen, das für den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zuständig ist und zu dessen Schienenwegen der diskriminierungsfreie Zugang nach § 14 AEG gewährt werden muss.

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 2)

Die Definition der nichtöffentlichen Eisenbahn wird eingefügt.

Zu Nummer 3 (§ 4 Abs. 3)

Die Vorschrift verpflichtet den Betreiber der Schienenwege, auch die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme zu betreiben. Damit wird erreicht, dass die Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb, soweit dies die Schienenwege betrifft, ungeteilt bei einem Unternehmen liegt. Das Unternehmen ist nicht gehindert, benachbarte Betreiber der Schienenwege mit der Ausübung dieser Aufgabe zu betrauen. Es trägt jedoch auch in diesem Fall die volle Verantwortung für die Betriebssicherheit.

Zu Nummer 4 (§ 5 Abs. 1a)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1)

Abweichend von der heutigen Rechtslage bedürfen künftig auch Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich einer Genehmigung. Eine Ausnahme besteht insbesondere für Werksbahnen. Die Regelungen über die Genehmigungspflicht für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Betreiber von Gleisanschlüssen) bleiben unverändert.

Zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 6 Abs. 2)

Nach § 31 AEG gelten die Vorschriften für Eisenbahnen, soweit sie nicht ausschließlich öffentliche Eisenbahnen betreffen, auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die Regelung stellt dies auch für Genehmigungen klar.

Zu Nummer 5 Buchstabe c (§ 6 Abs. 3)

Mit der Vorschrift wird klargestellt, dass Adressat einer Genehmigung nur Eisenbahnen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen sein können. In Verbindung mit § 6 Abs. 1 AEG dürfen damit nur diese am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Zwar gehen schon bisher alle eisenbahnrechtlichen Regelungen davon aus, dass nur derartige Unternehmen am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, eine ausdrückliche Regelung fehlte jedoch bislang. Ausgeschlossen von der selbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb sind damit insbeson-

dere Unternehmen, die Fahrzeuge mieten ohne Halter oder Eisenbahn zu sein.

Zu Nummer 5 Buchstabe d (§ 6 Abs. 8)

Schon bisher bedurften die im § 14 Abs. 3 Nr. 1 und 2 AEG genannten internationalen Gruppierungen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach dem Recht eines Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den europäischen Wirtschaftsraum zum Eisenbahnverkehr zugelassen waren, für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen in Deutschland keiner Genehmigung. Die in § 14 Abs. 3 Nr. 3 AEG genannten Eisenbahnen bedurften für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen in Deutschland keiner Genehmigung, sofern die Gegenseitigkeit gewährleistet war. Diese Einschränkung kann nach Artikel 1 Nr. 4 der Richtlinie 2001/13/EG nicht aufrechterhalten werden. Danach ist festgelegt, dass die Gültigkeit von Genehmigungen, wie bisher geschehen, nicht von den in Richtlinie 91/440/EWG gewährten Zugangsrechten abhängig gemacht werden kann.

Zu Nummer 5 Buchstabe e (§ 6 Abs. 10)

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 6 Abs. 10 AEG. Zur Klarstellung wurden die „Halter von Eisenbahnfahrzeugen“ hinzugefügt.

Zu Nummer 6

Die Vorschrift regelt die die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften, soweit es den genannten Teilbereich ihrer Geschäftstätigkeit angeht. Die Begrifflichkeiten sind dem Absatz 1 entnommen und im Einzelfall auch in ihrem jeweils korrespondierenden handelsrechtlichen Sinn zu verstehen.

Zu Nummer 7 Buchstabe a (Überschrift)

Die Überschrift wird dem materiellen Gehalt der Vorschrift angepasst.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1)

Die Vorschrift enthält die grundlegende Bestimmung, dass öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen und öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in irgendeiner Form miteinander verbunden sind, ihren Jahresabschluss und den Lagebericht nach den für Kapitalgesellschaften geltenden Regeln aufzustellen hat. Dies gilt auch dann, wenn die Eisenbahn nicht in Form einer Kapitalgesellschaft geführt wird. Es wird darüber hinaus klargestellt, dass die Jahresabschlüsse und die Lageberichte nicht nur aufzustellen, sondern auch einer obligatorischen Prüfung zu unterziehen und offen zu legen sind. Eine Bekanntmachung des gesamten Jahresabschlusses im Bundesanzeiger ist bereits heute in § 325 Abs. 2 HGB, wenngleich nur für große Unternehmen, vorgeschrieben. Eisenbahnen müssen, auch wenn sie kleine Unternehmen im Sinne des § 267 HGB sind, diese Bekanntmachung in Umsetzung des Artikels 1 Nr. 7 der Richtlinie 2001/12/EG vornehmen. Es besteht die Möglichkeit, dass öffentliche Eisenbahnen Tochterunternehmen eines Unternehmens sind. Dies kann sowohl eine Eisenbahn als auch ein Unternehmen sein, das selbst keine Eisenbahn ist. Die Ausnahmenvorschriften, die ermöglichen, dass für Tochterunternehmen kein

eigener Jahresabschluss oder Lagebericht zu erstellen ist, werden ausgeschlossen. Damit ist sichergestellt, dass in jedem Fall öffentliche Eisenbahnen Jahresabschluss und Lagebericht zu erstellen und zu veröffentlichen haben.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1a)

Öffentliche Eisenbahnen, die sowohl öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, haben getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die beiden Teilbereiche aufzustellen. Die Vorschrift entspricht dem in § 9 Abs. 2 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) bereits enthaltenen Modell. Die Vorschrift greift, wenn die verschiedenen Bereiche keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen und unter einem organisatorischen Dach eines Unternehmens beheimatet sind. Für Tochterunternehmen gilt § 9 Abs. 1 AEG. Durch die neue Vorschrift werden Bestimmungen für die gewöhnliche Rechnungslegung nach HGB nicht außer Kraft gesetzt. Eine Gesamtbilanz und eine Gesamt-Gewinn- und Verlustrechnung bleiben weiterhin erforderlich.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1b)

Die Regelung entspricht § 9 Abs. 1 Satz 2 und 3 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Zusätzlich klargestellt wird, dass die Regelung auch für Tochterunternehmen gilt.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1c)

Öffentliche Eisenbahnen, die sowohl öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, haben diese Bereiche organisatorisch innerhalb des Unternehmens zu trennen. Entscheidungen über den Zugang und das zu entrichtende Entgelt darf nur der Unternehmensbereich treffen, der die Eisenbahninfrastruktur betreibt.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1d)

Mit dieser neuen Vorschrift werden die geltenden Transparenzvorschriften der Eisenbahnen vervollständigt. § 9 Abs. 1a AEG enthält Regelungen für Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind. § 9 Abs. 3 AEG enthält Regelungen für öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im eigenwirtschaftlichen Bereich und im gemeinwirtschaftlichen Bereich erbringen. Der neue § 9 Abs. 1d AEG enthält Regelungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen. Ziel ist eine größtmögliche Transparenz für integrierte Unternehmen herzustellen. Es soll insbesondere sichergestellt werden, dass öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht auf andere Tätigkeitsbereiche übertragen werden.

Zu Nummer 7 Buchstabe c (§ 9 Abs. 2)

Die Vorschrift kann aufgehoben werden, da sie keine praktische Bedeutung mehr hat. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 in Verbindung mit § 14 Abs. 1 AEG sind im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage nur noch Betreiber von Gleisanschlüssen und Werksbahnen nichtöffentliche Eisenbahnen.

Zu Nummer 7 Buchstabe d (§ 9 Abs. 3)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 8 (§ 9a)

Während § 9 AEG die größtmögliche Transparenz für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Rechnungslegung und öffentliche Gelder vorschreibt, dient § 9a AEG der Herstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs durch Festlegung der inneren Struktur integrierter Eisenbahnunternehmen.

Zu Absatz 1

Nach EU-Recht müssen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen oder die Wegeentgelte in integrierten Unternehmen in jedem Fall an Stellen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ausnahmen sind nicht möglich. Diese Vorgabe wird durch § 9 Abs. 1c AEG in deutsches Recht umgesetzt. Darüber hinaus müssen öffentliche Betreiber der Schienenwege in Bezug auf die Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidung über Wegeentgelte rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein. Dies wird durch § 9a AEG in deutsches Recht umgesetzt. Von den Regelungen nach § 9a Abs. 1 AEG sind Ausnahmen nach § 9a Abs. 3 AEG möglich. Werden diese Ausnahmen in Anspruch genommen, verbleibt es bei der allgemeinen Regelung nach § 9 Abs. 1c AEG.

Zu Nummer 1

Rechtliche Unabhängigkeit

Dazu ist die Trennung in verschiedene Gesellschaften erforderlich. Eine Trennung in unterschiedliche Unternehmensbereiche innerhalb desselben Unternehmens genügt nicht, da diese keine rechtliche Unabhängigkeit haben können. Umgesetzt werden kann dies mit Mitteln des Gesellschaftsrechts. Eine eisenbahnspezifische Regelung ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 2

Organisatorische Unabhängigkeit

Dazu ist die Anpassung der dem Ziel entgegenstehenden Verträge zwischen den Gesellschaften erforderlich. Sofern keine einvernehmliche Vertragsanpassung erreichbar ist, besteht ein Sonderkündigungsrecht des Betreibers der Schienenwege zur Anpassung entgegenstehender Verträge und die Kompetenz der zuständigen Aufsichtsbehörde, entgegenstehende Verträge zu verbieten (§ 9a Abs. 2 AEG).

Zu den Nummern 3 bis 5

Unabhängigkeit in der Entscheidung

Dazu ist die Herstellung der Unabhängigkeit der handelnden Personen erforderlich. Umgesetzt wird dies dadurch, dass in den drei genannten Bereichen eine Mitentscheidung von Personen, die Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausüben, verboten ist, Weisungen Dritter unzulässig sind und interne Regelungen zur Absicherung der Unabhängigkeit auch in der Ent-

scheidungsvorbereitung zu schaffen sind. Letzteres verlangt den Aufbau so genannter Chinese Walls und die Vorgabe entsprechender Verhaltensregeln. Die unternehmensinternen Regelungen sind zu veröffentlichen, um einen weiteren Vertrauenstatbestand zu schaffen. Durch Gesetz wird zusätzlich geregelt, dass insbesondere die Pflichten der Mitarbeiter in solchen Regelungen zu normieren sind. Darüber hinaus ist auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde ein Beauftragter zu benennen, der über die Einhaltung der Maßnahmen zu wachen hat. Diese Regelung ist nicht obligatorisch, um kleine Eisenbahnen nicht unnötig zu belasten.

Zu Nummer 6

Durch die Trennung der Aufsichtsräte wird ein Aufsichtsrat für Betreiber der Schienenwege geschaffen, der sich auf Grund seiner spezifischen Unabhängigkeit besonders für eine von Konzerninteressen unbeeinflusste Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über Wegeentgelte einsetzen kann. Die Regelung dient damit der europarechtlich vorgegebenen Unabhängigkeit von Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung und spiegelt gleichzeitig die im Deutschen Corporate Governance Kodex verankerte Zielsetzung einer guten und verantwortlichen Unternehmensführung wieder. Danach müssen wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person von Aufsichtsratsmitgliedern vermieden werden. Jedes Aufsichtsratsmitglied ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrates andere Funktionen innerhalb der in § 9 Abs. 1 Nr. 2 und 3 AEG aufgeführten Unternehmen wahrnehmen, haben sie ihrer Verantwortlichkeit für eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung durch den Betreiber der Schienenwege im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung Rechnung zu tragen.

Zu Absatz 2

Zur Durchsetzung der Verpflichtung gemäß Absatz 1 wird dem Betreiber der Schienenwege, sofern keine einvernehmliche Vertragsanpassung erreichbar ist, ein Sonderkündigungsrecht eingeräumt. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn der Betreiber der Schienenwege als Teil eines Konzerns unternehmensintern durch Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge gebunden ist. Macht der Betreiber der Schienenwege von seinem Kündigungsrecht keinen Gebrauch oder kommen sonst gesetzeskonforme Vereinbarungen nicht zustande, muss die zuständige Aufsichtsbehörde vertragliche Verpflichtungen, die der gesetzlichen Verpflichtung zuwiderlaufen, verbieten.

Zu Absatz 3

Von den Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinie 2001/14/EG wird in Bezug auf die interne Struktur der Unternehmen in vollem Umfang Gebrauch gemacht. Einer Ausnahmeregelung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Schienenwege ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betreiben, bedarf es nicht, da diese keinen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind (§ 14 Abs. 1 AEG) und somit schon nicht unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen. Es soll so wenig wie möglich in die gesellschaftsrechtliche Struktur der Unternehmen eingegriffen werden, da dies die schärfste Möglichkeit des Gesetzge-

bers ist und die Kompetenzen einer Unternehmensführung am weitesten beschneidet.

Von den Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinie 2001/14/EG wird jedoch in Bezug auf den Netzzugang nicht in vollem Umfang Gebrauch gemacht (§ 14 Abs. 1 AEG). Damit werden im Eisenbahnmarkt unterschiedlich strukturierte Unternehmen agieren, die jedoch einheitlich den Vorschriften über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur unterworfen werden. Die Durchsetzung dieser Vorschriften obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Aufsicht.

Zu Absatz 4

Wird im Falle des § 9a Abs. 3 Nr. 3 AEG von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Schienenwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt, muss die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege hergestellt werden. Für die Anpassung der Verträge gilt eine Übergangsfrist von 6 Monaten.

Zu Absatz 5

Die Strukturvorgaben können von kleinen Eisenbahnen, das sind insbesondere kleine Regionalbahnen, Schmalspurbahnen und Museumseisenbahnen, schon wegen ihres geringen Personals nicht umgesetzt werden. Bei konsequenter Anwendung der Vorschriften über die Struktur der Eisenbahnen liefe man Gefahr, dass diese Eisenbahnen ihren Betrieb einstellen müssten. Da einerseits Ziel der EU-Richtlinien ist, den Eisenbahnsektor insgesamt zu stärken und andererseits kleine Eisenbahnen nicht in der Position sind, den Eisenbahnmarkt zu verzerren, soll die zuständige Genehmigungsbehörde nach Abwägung im Einzelfall entscheiden können, diese von der Beachtung der Strukturvorgaben freizustellen.

Zu Absatz 6

Es ist zwar davon auszugehen, dass eine Haftung ohnehin nicht in Betracht kommt, wenn eine Einflussnahme einerseits kraft besonderer gesetzlicher Anordnung untersagt ist und andererseits auch tatsächlich gar nicht stattgefunden hat. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten erscheint aber eine entsprechende Klarstellung im Gesetz angebracht.

Zu Nummer 9 (§ 12)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 10 (§ 14)

Allgemeines

Die Regelung des bisherigen § 14 Abs. 3a Satz 1 AEG ist im neuen § 14a Abs. 1 AEG und die Regelung des bisherigen § 14 Abs. 5 AEG im neuen § 14a Abs. 2 und Abs. 5 AEG enthalten.

Zu Absatz 1 Satz 1 und 2

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind im durch Rechtsverordnung (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) bestimmten Umfang verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Infrastruktur zu gewähren und die dort beschriebenen Leistungen diskriminierungsfrei zu

erbringen. Der Betreiber der Schienenwege ist zusätzlich verpflichtet, die von ihm betriebenen Schienenwege zur Nutzung bereitzustellen und bestimmte Mindestleistungen zu erbringen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen können damit den Umfang der von ihnen betriebenen Infrastruktur oder der von ihnen angebotenen Leistungen selbst bestimmen und unterliegen nur insoweit dem Kontrahierungszwang. Der Betreiber der Schienenwege hingegen kann über die Bereitstellung der von ihm betriebenen Schienenwege und der Mindestleistungen nicht selbst bestimmen. Er muss diese bereitstellen oder andernfalls das Verfahren nach § 11 AEG (Stilllegung) durchlaufen.

Zu Absatz 1 Satz 3

Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit § 9a AEG. Dort werden alle Ausnahmemöglichkeiten des Artikels 1 Abs. 3 der Richtlinie 2001/14/EG für die interne Struktur der Eisenbahnen in Anspruch genommen. Dies gilt nicht für den Netzzugang. Hier werden nur die Betreiber solcher Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, von der Verpflichtung ausgenommen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Damit sind Schienenwege umfasst, die dem innerbetrieblichen Transport dienen einschließlich der Schienenwege, die der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Dazu gehören auch die Hinterlieger solcher Unternehmen. Eigener Güterverkehr liegt auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport durchführt.

Zu Absatz 1 Satz 4 bis 6

Auch nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze, die für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betrieben werden, können für Wettbewerber von wirtschaftlicher Bedeutung sein. Daher gilt auch für diese uneingeschränkt das Zugangsrecht. Sie unterliegen somit auch den Vorschriften der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Dies kann im Einzelfall zu einer Überregelung führen, da z. B. das Koordinierungsverfahren für den Netzfahrplan für solche Schienennetze nur im Ausnahmefall von Bedeutung sein kann. Auch die Erfüllung der Pflicht zur Aufstellung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist dann entbehrlich, wenn nach Art des betriebenen Schienennetzes der Antrag eines Wettbewerbers nicht zu erwarten ist (z. B. bei Museums-eisenbahnen). Die zuständige Genehmigungsbehörde kann daher insoweit auf Antrag Ausnahmen von allen Vorschriften der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung genehmigen, um die betroffenen Unternehmen nicht unnötig zu belasten. Die Genehmigung erlischt jedoch, wenn das Zugangsrecht beansprucht wird.

Zu Absatz 2

Bislang hatten nur Eisenbahnverkehrsunternehmen Anspruch auf diskriminierungsfreien Netzzugang. Der Kreis der Zugangsberechtigten wird durch die neue Regelung ausgeweitet, um einerseits den Gebietskörperschaften ihre Aufgaben zu erleichtern und andererseits den Schienengüterver-

kehr zu stärken. Die Regelung des bisherigen § 14 Abs. 2 AEG wird nicht beibehalten, da sie keine praktische Bedeutung mehr hat. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 in Verbindung mit § 14 Abs. 1 AEG sind im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage nur noch Betreiber von Gleisanschlüssen und Werksbahnen nichtöffentliche Eisenbahnen.

Zu Absatz 3 Nr. 1

Die Vorschrift ist unverändert.

Zu Absatz 3 Nr. 2

Die erweiterten Zugangsrechte entsprechen Artikel 10a der Richtlinie 91/440/EWG.

Zu Absatz 3 Nr. 3, 4

Redaktionelle Änderung.

Zu Absatz 3 Nr. 5

Die Vorschrift ist unverändert.

Zu Absatz 4

Die Regelungen über den Vertragsschluss sind in der Rechtsverordnung zu regeln. Daher wird auf diese Vorschriften verwiesen.

Zu Absatz 5

Bislang wurden gemäß § 14 Abs. 4 AEG die der Betriebsicherheit dienenden Bestimmungen für jede Trassennutzung ausschließlich vertraglich vereinbart. Dies wird durch die jetzt von den zuständigen Aufsichtsbehörden auszustellende Sicherheitsbescheinigung, die in vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union bereits eingeführt ist, ergänzt. Diese gilt nicht generell, sondern nur für die Schienennetze oder Schienenwege, für die sie beantragt wird. Die Sicherheitsbescheinigung kann auch für Netze ausgestellt werden, wenn diese einen einheitlichen Standard haben. Eine Sicherheitsbescheinigung für nichtöffentliche Schienenwege ist entbehrlich. Die Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen aus § 4 AEG bleibt bestehen. Die Sicherheitsbestimmungen für die konkrete Benutzung der Schienenwege müssen nach wie vor zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbart werden.

Zu Absatz 6

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Anspruch auf die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, wenn es die entsprechenden Nachweise führt. Im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung ist zu prüfen, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen durch seine Organisation sichergestellt hat, dass die genannten Anforderungen erfüllt werden. Eine Sicherheitslücke entsteht durch die Beschränkung der Prüfung auf die Organisation nicht, da nach § 14 Abs. 4 AEG die Einzelheiten des Zugangs, einschließlich der der Sicherheit dienenden Bestimmungen ohnehin gesondert vereinbart werden müssen. Diese Vereinbarung unterliegt der Kontrolle der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Zu Absatz 7

Die Vorschrift regelt den Widerruf der Sicherheitsbescheinigung. Sie kann auf bestimmte Strecken eingeschränkt werden.

Zu Nummer 11 (§§ 14a, 14b)**Zu § 14a Abs. 1**

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 3a Satz 1 AEG. Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes von Amts wegen z. B. Schienennetz-Benutzungsbedingungen überprüfen zu können, wird nicht dadurch eingeschränkt, dass Zugangsberechtigte auch diesbezügliche Anträge nach § 14a Abs. 2 AEG stellen können.

Zu § 14a Abs. 2 Satz 1 bis 6

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 5 AEG und wurde um die in der Richtlinie 2001/14/EG enthaltenen Regelbeispiele ergänzt. Prüfungsmaßstab ist Eisenbahnrecht. Um möglichst frühzeitig Klarheit über die Verteilung der Zugtrassen, der damit zusammenhängenden Pflichtleistungen und den Zugang zur sonstigen Eisenbahninfrastruktur zu erhalten, können Anträge nur innerhalb der Frist gestellt werden, in der das Angebot zum Abschluss der Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 AEG angenommen werden kann. Zur Beschleunigung des Verfahrens wurde insbesondere eine gesetzlich festgelegte Frist, binnen derer Auskunft zu erteilen ist, eingeführt. Werden keine Auskünfte erteilt, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt nach Aktenlage.

Zu § 14a Abs. 2 Satz 7

Die Vorschrift präzisiert den bisherigen § 14 Abs. 5 Satz 1 AEG.

Zu § 14a Abs. 3

Verhandlungen über die Höhe von Entgelten liegen dann vor, wenn vom Preissystem abgewichen werden soll. Zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs unterliegen daher schon Verhandlungen über die Höhe von Entgelten der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes.

Zu § 14a Abs. 4

Nach § 5a Abs. 5 AEG sind nur die Eisenbahnen zu Auskünften verpflichtet. Diese Verpflichtung wird auf alle Zugangsberechtigten ausgedehnt. Das Auskunftsverweigerungsrecht entspricht dem des § 5a Abs. 5 AEG.

Zu § 14a Abs. 5

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 3a Satz 2 ff. AEG.

Zu § 14a Abs. 6

Dem Eisenbahn-Bundesamt wird die Aufsicht über die Beachtung der Rechtsverordnung generell zugewiesen. Ausnahmen werden in der Rechtsverordnung selbst geregelt, die im Wesentlichen die Richtlinie 2001/14/EG umsetzt. Dies betrifft Fälle, in denen die Schienenwegkapazität nicht ausreicht, bzw. die Folgerungen, die daraus zu ziehen sind. Der eventuelle Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einer

nichtbundeseigenen Eisenbahn fällt auf staatlicher Seite in die Zuständigkeit des jeweiligen Bundeslandes. Eine Befassung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht möglich.

Zu § 14b

Die Vorschrift schafft die gesetzliche Grundlage für die Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsstelle mit den Regulierungsstellen innerhalb der Europäischen Union.

Zu Nummer 12 (§ 26 Abs. 1)

Die Vorschrift enthält die erforderlichen Verordnungsermächtigungen zur Festlegung der Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 erster Halbsatz sowie der Eignung und der Befugnisse des Beauftragten nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 dritter Halbsatz.

Zu Nummer 12 (§ 26 Abs. 3)

Die Regelung entspricht, soweit es die Festsetzung der Gebühren betrifft, § 22 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes.

Zu Nummer 13 (§ 28 Abs. 1 Nr. 1)

Redaktionelle Folgeänderung zu § 6 Abs. 1 Satz 1 AEG.

Zu Nummer 13 (§ 28 Abs. 2)

Der Bußgeldrahmen wird auf Euro umgestellt. Hierbei wurde berücksichtigt, dass der Regelbußgeldrahmen des § 17 Abs. 1 OWiG nunmehr 1 000 Euro beträgt. Der Betrag von 1 000 DM wurde aus diesem Grund nicht wie sonst im Nebenstrafrecht üblich im Verhältnis 2 DM : 1 Euro umgestellt, sondern an den neuen Regelbußgeldrahmen angepasst.

Zu Nummer 14 (§ 34)**Zu den Buchstaben a und b**

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c.

Zu Buchstabe c

Zu Absatz 2

Bisher zum Teil noch als nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen betriebene Anlagen wie z. B. Hafenbahnen und Terminals sind künftig öffentliche Eisenbahninfrastrukturen und unterfallen damit dem Geltungsbereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, der Eisenbahn-Signalordnung und der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung. Diese gelten für alle öffentlichen Eisenbahnen. Die genannten Regelungen werden jedoch mit dem Ziel überarbeitet, ihren Anwendungsbereich einerseits auf alle regelspurigen Eisenbahnen auszudehnen und andererseits stärker nach den betrieblichen Notwendigkeiten zu differenzieren. Bei dieser Sachlage sollen unnötige Aufwendungen der Unternehmen vermieden werden. Die Ausnahmeregelung gilt sowohl für den verkehrlichen wie auch den betrieblichen Teil solcher Eisenbahnen.

Das Zugangsrecht wird dadurch nicht beeinträchtigt, da der Zugang auch zu Eisenbahninfrastrukturen, die nach den Regelungen für nichtöffentliche Eisenbahnen betrieben werden, gewährleistet ist. Die Bestimmungen über die Betriebssicherheit nichtöffentlicher Eisenbahnen sind in Landesverordnungen

gen enthalten. Die auf Grund der technischen und betrieblichen Besonderheiten notwendigen Bestimmungen zur Wahrung der Betriebssicherheit legt der Betreiber des Schienenweges fest.

Zu Absatz 3

Zur Entlastung der Unternehmen und zur Vereinfachung ist die Genehmigung ohne Prüfung der Voraussetzungen zu erteilen. Die Regelung hat ihr Vorbild in § 6 Abs. 4 AEG.

Zu Absatz 4

Die Vorschrift enthält die notwendige Übergangsregelung für den Abschluss einer Haftpflichtversicherung.

Zu Absatz 5

Die Vorschrift enthält die notwendige Übergangsregelung für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung.

Zu Artikel 2

A. Allgemeines

Wirtschaftliche Lage im Eisenbahnbereich

Es gibt derzeit rd. 100 öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen, die Schienenwege betreiben, mit einer Streckenlänge von rd. 5 000 km. Im Vergleich dazu hat die DB Netz AG mit einer Streckenlänge von rd. 36 000 km nahezu ein Monopol. Zur Erleichterung der Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur werden Sonderregelungen nicht nur für die DB Netz AG, sondern insgesamt für alle öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes geschaffen, damit bei möglichen Änderungen im Bereich der DBAG-Holding nicht regelmäßig die gesetzlichen Grundlagen geändert werden müssen. Um die Verfahren flexibel handhaben zu können, werden zugleich Ausnahmemöglichkeiten geschaffen. Die Sonderregelungen werden, da sie nur die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes betreffen, im Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes zusammengefasst.

Abgrenzung der Aufgaben zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Trassenagentur

Die Eisenbahnaufsicht umfasst die Prüfung, ob das tatsächliche Verhalten den durch Gesetz, Verordnung oder Verwaltungsakt gesetzten Vorgaben entspricht. Beeinträchtigt demnach ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht aufzugeben, die Beeinträchtigung zu unterlassen. Diese Aufgabe verbleibt ungeteilt beim Eisenbahn-Bundesamt.

Um die Bedingungen der Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur weiter zu verbessern, wird zusätzlich zur Möglichkeit, bestehende Diskriminierungen zu beseitigen, die Möglichkeit geschaffen, präventiv einzugreifen. Diese Befugnis steht ausschließlich der Trassenagentur zu. Die Trassenagentur kann damit eingreifen, bevor ein diskriminierender Tatbestand geschaffen wird.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 4

Zu den Sätzen 1 und 2

Durch die Vorschrift wird die Trassenagentur eingerichtet. Ihr werden die für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wesentlichen Überwachungsaufgaben zugewiesen, soweit sie sich auf die Benutzung des Schienennetzes der öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes beziehen.

Zu Satz 3

In der Aufgabenbeschreibung wird klargestellt, dass der Trassenagentur nur die präventive Aufsicht zugewiesen ist. Sobald eine abschließende Entscheidung eines Betreibers der Schienenwege des Bundes gefallen ist, endet die Aufgabe der Trassenagentur und es beginnt die Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Trassenagentur ist ebenso wie das Eisenbahn-Bundesamt nur für die Überwachung des Eisenbahnrechts verantwortlich. Darüber hinaus gehende Kompetenzen (z. B. Überwachung von Diskriminierungsverboten nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) stehen ihr nicht zu.

Zu Satz 4

Die Stellung der Trassenagentur im Eisenbahn-Bundesamt ist der der Beschlussabteilungen des Bundeskartellamtes nachgebildet (§ 51 Abs. 2 Satz 1 GWB). Damit wird klargestellt, dass nur die Trassenagentur die bezeichneten Entscheidungen treffen kann. Der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes kann hier nicht eingreifen. Im Übrigen stehen ihm alle anderen Entscheidungen zu. Durch Dienstanweisung des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes wird die nötige Ausstattung der Trassenagentur geregelt (Bürräume etc.). Es kann zur effektiven Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich werden, auch in der Region durch Mitarbeiter der Trassenagentur präsent zu sein. Es gibt jedoch nur eine Trassenagentur, deren Mitarbeiter an unterschiedlichen Standorten tätig sein können.

Zu Satz 5

Wegen der besonderen Bedeutung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erstellt die Trassenagentur nach jedem Fahrplanwechsel einen Bericht für die Bundesregierung. Ein eventueller Bedarf an weiteren gesetzlichen Regelungen zur Sicherstellung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur kann damit rechtzeitig erkannt werden.

Zu § 5

Den Anträgen auf Aufnahme von Zugtrassen in den Netzfahrplan ist, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, dann stattzugeben, wenn es zu keinen Überschneidungen mit anderen Anträgen kommt. Liegen Überschneidungen vor, wird das Koordinierungsverfahren durchgeführt, dem sich eine Versteigerung der Zugtrasse anschließen kann (Höchstpreisverfahren).

Probleme können sich ergeben, wenn ein Höchstpreisverfahren durchgeführt wird, ohne dass vorab ein ordnungsgemäßes Koordinierungsverfahren durchgeführt wird oder wenn ohne Durchführung des erforderlichen Höchstpreisverfahrens ein Angebot abgegeben wird. Um beide Fälle zu erfassen, ist die Trassenagentur bereits vor Eintritt in das Höchst-

preisverfahren zu unterrichten (Nummer 1). Sie ist in jedem Fall zu unterrichten, wenn ein Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt werden soll (Nummer 2). Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege, die Erbringung der Pflichtleistungen abzulehnen, ist die Trassenagentur auch in diesem Fall zu unterrichten. Die Pflichtleistungen sind in Anhang II Nummer 1 der Richtlinie 2001/14/EG beschrieben. Die beabsichtigten Entscheidungen sind zu begründen, damit der Trassenagentur eine sachgemäße Prüfung ermöglicht wird. Damit werden der Trassenagentur beim Zugang zu den Schienenwegen alle strittigen Fälle bekannt. Sie wird darüber hinaus vorab über die beabsichtigten Schienennetz-Benutzungsbedingungen unterrichtet. Die Trassenagentur hat damit jederzeit die Möglichkeit, von Amts wegen einzugreifen, bevor eine definitive Entscheidung getroffen wird.

Zu § 6

Zu Absatz 1

Die Vorschrift enthält die allgemeine Befugnisnorm der Trassenagentur. Damit kann sie sich in Verbindung mit den Regelungen nach den Absätzen 5 bis 7 jederzeit am laufenden Verfahren beteiligen und, wenn nötig, eingreifen. Der Trassenagentur stehen die Befugnisse nur im Rahmen ihrer Aufgabe, der präventiven Aufsicht, zu. Bei tatsächlich diskriminierendem Verhalten stehen nur dem Eisenbahn-Bundesamt die entsprechenden Befugnisse zum Eingreifen zu.

Die Entscheidungen der Trassenagentur sind Verwaltungsakte. Sie können im üblichen Verfahren mit Widerspruch angegriffen werden, der bei der Trassenagentur einzulegen und über den von der Trassenagentur zu entscheiden ist (§§ 68 Abs. 1 Satz 1, § 70 Abs. 1, § 73 Abs. 1 Nr. 2 VwGO). Die Trassenagentur wird ausschließlich im öffentlichen Interesse tätig. Ein Anspruch Dritter auf Tätigwerden der Trassenagentur ist ausgeschlossen. Die Trassenagentur besitzt ein Aufgreifermessen. Wäre die Trassenagentur verpflichtet, in jedem Fall einzugreifen, hätte dies den Nachteil, dass auch kleinste Probleme verfolgt werden müssten. Eine Konzentration auf gravierende Diskriminierungstatbestände wäre der Trassenagentur dann versagt. Dies würde einerseits den Wettbewerb im Eisenbahnbereich nicht stärken und hätte andererseits die Konsequenz, dass deutlich mehr Personal benötigt würde.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift regelt die Fristen, innerhalb derer die Trassenagentur ihr Widerspruchsrecht ausüben kann. Die Trassenagentur besitzt ein Aufgreifermessen. Übt sie ihr Widerspruchsrecht jedoch nicht aus, ist das Eisenbahn-Bundesamt später nicht gehindert, wegen festgestellter diskriminierender Wirkung einzuschreiten. Eine Genehmigungsfiktion liegt nicht vor.

Zu Absatz 3

Nach § 5 erfolgt die Unterrichtung im „Absichtsstadium“. Durch die Vorschrift wird ausgeschlossen, dass es vor Ablauf der Widerspruchsfrist rechtswirksam zur Durchführung des Höchstpreisverfahrens, zur Ablehnung einer Vereinbarung oder zum Inkrafttreten der Schienennetz-Benutzungsbedingungen kommt.

Zu Absatz 4

Die Vorschrift regelt die Wirkung des Widerspruchs der Trassenagentur.

Zu Absatz 5

Die Befugnisse der Trassenagentur entsprechen denen der Eisenbahnaufsichtsbehörden nach § 5a Abs. 4 Nr. 1 und 3 AEG.

Zu Absatz 6

Die Befugnisse der Trassenagentur entsprechen denen der Eisenbahnaufsichtsbehörden nach § 5a Abs. 5 AEG.

Zu Absatz 7

Die Befugnisse der Trassenagentur entsprechen denen der Eisenbahnaufsichtsbehörden nach § 5a Abs. 7 AEG.

Zu Absatz 8

Grundsätzlich unterliegen alle öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes den Verpflichtungen aus § 6. Das Diskriminierungspotenzial ist jedoch, je nach Größe des Unternehmens, unterschiedlich. Um eine vernünftige Verfahrenssteuerung zu ermöglichen, insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit, Schwerpunkte zu setzen, wird der Trassenagentur die Möglichkeit eingeräumt, die Unterrichtungspflichten der öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes zu steuern. Damit ist schon im Vorfeld eine Konzentration auf Kernaufgaben möglich.

Zu Absatz 9

Mit der Vorschrift wird die Pflicht der Trassenagentur zur Übermittlung diskriminierungsrelevanter Tatbestände an das Eisenbahn-Bundesamt normiert, deren Verfolgung die Kompetenz der Trassenagentur überschreitet. Das Eisenbahn-Bundesamt muss auf dieser Grundlage von Amts wegen ermitteln und gegebenenfalls eingreifen. Die Vorschrift entspricht § 12 Abs. 6 des Güterkraftverkehrsgesetzes.

Zu Artikel 3

Zu Absatz 1

Folgeänderung zu § 9 AEG.

Zu Absatz 2

Folgeänderung zu § 2 Abs. 3 AEG.

Zu Absatz 3

Folgeänderung zu § 3 AEG.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift enthält die Erlaubnis zur Neubekanntmachung.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 799. Sitzung am 14. Mai 2004 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass durch den vorgelegten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nunmehr die EU-Richtlinien 2001/12 bis 14 sowie die Vorschläge der Task Force „Zukunft Schiene“ in deutsches Recht umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung stellt einen ersten und wichtigen Schritt zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Netzinfrastruktur, zu diskriminierungsfreien Trassenpreisen sowie hinreichender Transparenz dar.
- b) Der Bundesrat sieht aber noch erheblichen Änderungsbedarf. Er bittet daher die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren darauf hinzuwirken, dass insbesondere folgenden Anliegen angemessen Rechnung getragen wird:
- aa) Im geltenden § 14 Abs. 1 AEG ist vorgesehen, dass vertaktete Verkehre angemessen zu berücksichtigen sind. Diese Regelung soll nun entfallen und ersetzt werden durch § 11 Abs. 2 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung-E (EIBV-E), wonach das Koordinierungsverfahren der „Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, ... Rechnung tragen“ muss. Damit wäre fraglich, ob mit dieser Bestimmung Taktverkehre zukünftig noch genügend berücksichtigt werden können. Zu prüfen wäre eventuell auch, ob dem Schienenpersonen-nahverkehr beispielsweise im Rahmen des Koordinierungsverfahrens ein gewisses Vorrangrecht eingeräumt werden sollte.
- bb) Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG sieht eine leistungsabhängige Entgeltregelung vor, um Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungen des Schienennetzes zu schaffen. Im vorgelegten Gesetzentwurf wird diese Regelung nicht umgesetzt. Ein qualitätsabhängiges Trassenpreissystem könnte jedoch entscheidend zur Lösung der Netzproblematik beitragen. Die bislang in Artikel 2, Anlage 1 Nr. 2 des Entwurfs einer Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften enthaltene Vorgabe, wonach die Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten müssen, reicht nicht aus. Vielmehr muss eine präzise Regelung aufgenommen werden, mit der der öffentliche Betreiber der Schienenwege verpflichtet wird, Ent-

geltnachlässe bei Qualitätsmängeln zu gewähren.

- cc) Gemäß Artikel 2 des Gesetzentwurfs werden der geplanten Trassenagentur wesentliche Überwachungsaufgaben zugewiesen, soweit sie sich auf den Zugang und die Benutzung des Schienennetzes der öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes beziehen. Diskriminierungspotenziale werden jedoch nicht nur bei den öffentlichen Betreibern der Schienenwege des Bundes, sondern auch bei anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gesehen. Dies gilt insbesondere für den Zugang zu den Bahnsteigen in Bahnhöfen (DB Station&Service). Auch insoweit sollte die Trassenagentur möglichst frühzeitig eingreifen können, um mögliche Diskriminierungen zu vermeiden. Es sollte daher eine Ausweitung der Aufgabenbereiche der Trassenagentur geprüft werden. Eine unterschiedliche Behandlung von öffentlichen Betreibern der Schienenwege und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bezug auf die Entgeltgrundsätze überzeugt ebenfalls nicht.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a₀ – neu – (§ 2 Abs. 2a – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist dem Buchstaben a folgender Buchstabe voranzustellen:

„a₀) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Internationaler Güterverkehr sind Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“

Folgeänderung

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b § 2 ist der Absatz 3b zu streichen.

Begründung

Die Änderung dient zur Verbesserung der Übersichtlichkeit im Aufbau des Gesetzes. In den Absätzen 3 und 3a werden Fragen der Infrastruktur geregelt, während es in diesem Absatz wie im Absatz 2 um Regelungen zu Verkehrsleistungen geht.

3. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3a AEG)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b sind in § 2 Abs. 3a die Wörter „Anhang II Nummer 2 der Richtlinie 2001/14/

EG des Europäischen Parlaments ... – weiter wie Vorlage – ... (ABl. EG Nr. L 75 S. 29, Nr. L 202 S. 51)“ durch die Wörter „der auf Grund § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung“ zu ersetzen.

Begründung

Die Betreiber der Schienenwege unterliegen strengeren Rechtsfolgen als Betreiber von Serviceeinrichtungen. Gemäß § 2 Abs. 3a AEG-E bleibt unklar, ob Betreiber sonstiger Güterbahnhöfe, weiterer Eisenbahninfrastruktur in Häfen oder Zuführungsgleise zu Tankstellen, Werkstätten usw. als „Betreiber der Schienenwege“ in Frage kommen.

Es soll verhindert werden, dass diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu „Betreibern der Infrastruktur“ werden. Dies würde viele in der Regel kleinere Unternehmen überfordern und zu unzumutbaren Behinderungen des Eisenbahnverkehrs führen, die nicht im Sinne des EU-Rechts liegen können.

Die Ausnahmeregelungen in Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG gehen nicht weit genug. Daher soll im AEG nicht auf die Richtlinie verwiesen werden, sondern stattdessen auf die Rechtsverordnung, die entsprechend weiter gefasst werden soll als der Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG.

4. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3a Satz 2 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b § 2 ist dem Absatz 3a folgender Satz anzufügen:

„Zu den Schienenwegen zählen die Gleisanlagen, die Leit- und Sicherungstechnik, sowie die Anlagen zur Streckenelektrifizierung.“

Begründung

An den Begriff der Schienenwege werden im Gesetz weitgehende Rechtsfolgen geknüpft, ohne dass dieser Begriff eindeutig abgegrenzt ist. Aus der Formulierung in § 6 Abs. 1 Nr. 3 und aus § 14 Abs. 1 Satz 2 AEG-E kann gefolgert werden, dass die Leit- und Sicherungstechnik nicht grundsätzlich Teil der Schienenwege ist. Schienenwege sind jedoch ohne Leit- und Sicherungstechnik faktisch nicht zu betreiben. Weiterhin ist eine Trennung von Schienenweg und Fahrstrom betrieblich nicht sinnvoll und birgt die Gefahr des Missbrauchs; auszunehmen sind jedoch Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, für die Marktalternativen bestehen, wie etwa Kraftwerke. Hinsichtlich der Leit- und Sicherungstechnik wäre auf die analoge Regelung im Bundesfernstraßengesetz zu verweisen, wonach die Beschilderung Teil der Straße ist.

5. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AEG)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a § 6 Abs. 1 Satz 2 sind in Nummer 1 die Wörter „ausschließlich Eisenbahnver-

kehrsleistungen im Güterverkehr erbringen und“ zu streichen.

Begründung

Vom Genehmigungserfordernis sollten auch die nicht öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschlossen werden, welche Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Im Übrigen bleiben jedoch die landesrechtlichen Regelungen für die nichtöffentlichen Eisenbahnen unberührt.

6. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 AEG)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a sind in § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 jeweils die Wörter „eine Eisenbahninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastrukturen“ und jeweils das Wort „dient“ durch das Wort „dienen“ zu ersetzen.

Begründung

Die bisherige Formulierung im Singular könnte Unsicherheit darüber erzeugen, ob bei der Benutzung mehrerer Infrastrukturen wiederum eine Genehmigung erforderlich sein könnte.

7. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Satz 3 AEG)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a sind in § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 die Wörter „des Bundes“ und der Satz 3 zu streichen.

Begründung

Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AEG-E benötigen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (öffentliche und nicht-öffentliche), die öffentliche Eisenbahninfrastrukturen benutzen, eine Genehmigung nach § 6 Abs. 1 AEG-E. Ausnahmen von der Genehmigungspflicht sind in § 6 Abs. 1 Satz 2 AEG-E geregelt.

Keine Regelung trifft das AEG für die nichtbundeseigenen, nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung und Deregulierung ist die Genehmigungspflicht von Eisenbahnen abschließend im AEG zu regeln. Es besteht keine Veranlassung, nichtbundeseigene nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls einer Genehmigungspflicht nach Landesrecht zu unterwerfen, nachdem der Bund eine solche Genehmigungspflicht für bundeseigene nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verneint.

Ungeachtet des Wegfalls der Genehmigungspflicht bleiben die sonstigen eisenbahnrechtlichen Bundes- und Landesvorschriften für die nichtbundeseigenen nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen unberührt. Dies gilt namentlich für die (technischen) Anforderungen (z. B. BOA), die die nichtbundeseigenen nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach den Gesetzen und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen zu erfüllen haben. Auch benötigen sie weiterhin zur erstmaligen Aufnahme des Betriebs der Erlaubnis (§ 7a AEG) und unterliegen uneingeschränkt der Eisenbahnaufsicht.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 6** (§ 8 Abs. 3 Satz 2 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 6 § 8 ist Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

„Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von Satz 1 genehmigen, wenn ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege solche Schienenwege betreibt, die nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

Begründung

Anforderungen des § 8 AEG sind für kleine Betreiber von Schienenwegen, wie Museumsbahnen und andere kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen, nicht sachgerecht. Gegenstand der zu Grunde liegenden EU-Richtlinien sind die marktbeherrschenden Staatsbahnen und nicht wettbewerbspolitisch unbedeutende Kleinunternehmen. Die Befreiung kann von der Aufsichtsbehörde zurückgenommen werden, wenn sich die Bedeutung und Marktposition des betroffenen Unternehmens ändert.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b** (§ 9 Abs. 1a Satz 1 erster Halbsatz und Absatz 1c Satz 1 AEG)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b § 9 ist in Absatz 1a Satz 1 erster Halbsatz und in Absatz 1c Satz 1 jeweils die Angabe „nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1“ durch die Wörter „, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber der Schienenwege sind,“ zu ersetzen.

Begründung

Nach Artikel 6 der Richtlinie 91/440/EG ist eine Trennung nur zwischen der Erbringung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Infrastruktur – also für Unternehmen die zugleich Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege sind – erforderlich. Der Gesetzentwurf geht über die Forderungen der Richtlinie hinaus, indem er die Trennungsrechnung auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zugleich (sonstige) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, vorschreibt.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden mit der Forderung nach Trennung der Eisenbahninfrastrukturgeschäftsbereiche ohne zwingende Gründe erheblich organisatorisch und finanziell belastet.

10. **Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b** (§ 9 Abs. 1e – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b ist dem § 9 folgender Absatz anzufügen:

„(1e) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von den Absätzen 1, 1a, 1c und 1d genehmigen, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind,

dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

Begründung

Anforderungen des § 9 AEG-E sind für kleine Betreiber von Schienenwegen wie Museumsbahnen und andere kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen nicht sachgerecht. Regelungsschwerpunkt der zu Grunde liegenden EU-Richtlinien sind die marktbeherrschenden Staatsbahnen und nicht wettbewerbspolitisch unbedeutende Kleinunternehmen. Die Befreiung kann von der Aufsichtsbehörde zurückgenommen werden, wenn sich die Bedeutung und Marktposition des betroffenen Unternehmens ändert.

11. **Zu Artikel 1 Nr. 8** (§ 9a Abs. 3 Satz 2 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 8 § 9a ist dem Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

„Satz 1 gilt nicht für öffentliche Betreiber der Schienenwege der S-Bahn im Großraum Berlin.“

Begründung

In § 9a AEG-E wird die Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege von Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt. Dabei werden unter Absatz 3 Ausnahmeregelungen für diese Unabhängigkeit benannt, soweit öffentliche Betreiber der Schienenwege „ausschließlich

1. nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betreiben,
2. für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben ...“.

Bei dem gleichstrombetriebenen S-Bahnnetz in Berlin handelt es sich um ein örtliches und regionales Schienennetz von erheblicher Streckenlänge (zz. ca. 260 km mit 132 Bahnhöfen), das durch die abweichende Stromversorgung als ein nicht vernetztes oder nicht vernetzungsfähiges Schienennetz (Inselnetz) angesehen werden kann. Auch wenn der Begriff der „nicht mit anderen Schienenwegen vernetzten Schienennetze“ nicht hinreichend bestimmt ist, dürfte das Berliner S-Bahnnetz unter die Ausnahmeregelung nach Absatz 3 fallen. Das würde bedeuten, dass der Betreiber der Schienenwege der Berliner S-Bahn nicht rechtlich und organisatorisch unabhängig sein müsste von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das darauf Verkehrsleistungen erbringt. Im Falle der Eingliederung der Schienenwege der Berliner S-Bahn in das EVU wäre ein diskriminierungsfreier Zugang zu dieser Infrastruktur nicht mehr sichergestellt. Auf Grund der beträchtlichen Streckenlänge und Betriebsleistung (ca. 33 Millionen Zugkm/Jahr) ist es daher sachgerecht, den Betreiber der Schienenwege der Berliner S-Bahn von der Ausnahmeregelung nach Absatz 3 auszunehmen, um den Wettbewerb auf diesem Netz bzw. auf den Teilen dieses Netzes nicht zu beeinträchtigen.

12. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 9a Abs. 7 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist dem § 9a folgender Absatz anzufügen:

„(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten analog für öffentliche Betreiber von Personenbahnsteigen.“

Begründung

Das Ziel eines diskriminierungsfreien Netzzugangs kann im Personenverkehr nur erreicht werden, wenn für Personenbahnhöfe die gleichen Regelungen bezüglich der Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege wie für den Betreiber der Gleisanlagen gelten.

13. Zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 9b – neu – AEG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 folgende Nummer einzufügen:

„8a. Nach § 9a wird folgender § 9b eingefügt:

§ 9b
Steuerliche Vorschriften

Rechtsworgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes, die sich aus der Durchführung der §§ 8 bis 9a dieses Gesetzes ergeben, sind von der Grunderwerbsteuer befreit.“

Begründung

Die Vorschrift entspricht § 11 Abs. 2 des Deutsche-Bahn-Gründungsgesetzes. Die Regelung ist erforderlich, um steuerliche Nachteile für die von den vorgenannten Regelungen betroffenen Eisenbahnen zu vermeiden.

14. Zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 11 Abs. 1 Satz 1 und 4 – neu – AEG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 folgende Nummer einzufügen:

„8a. § 11 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird das Wort ‚deutliche‘ gestrichen.
- b) Folgender Satz wird angefügt:

„Im Fall kapazitätsverringender Maßnahmen an einer Strecke, die keine deutliche Verringerung der Kapazität bewirken, ist das Verfahren nach den Sätzen 2 und 3 sowie Absatz 2 nicht durchzuführen.“

Begründung

Der Rückbau von Ausweich- und Überholungsgleisen kann auch dann, wenn damit keine unmittelbare deutliche Kapazitätsverringering verbunden ist, erhebliche mittelbare Auswirkungen haben. Dementsprechend sind auch solche Maßnahmen der Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde zu unterstellen. Auf die Durchführung des in § 11 Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 AEG beschriebenen Verfahrens kann dabei verzichtet werden, da ein Übernahmeinteresse Dritter in der Regel hier nicht bestehen wird.

15. Zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 11 Abs. 6 – neu – AEG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 folgende Nummer einzufügen:

„8a. Dem § 11 wird folgender Absatz angefügt:

„(6) Mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an dem eine Gebietskörperschaft eines Landes maßgeblich beteiligt ist, kann eine Vereinbarung über die Abgabe einer bundeseigenen Eisenbahninfrastruktureinrichtung, die hauptsächlich dem SPNV dient, auch dann abgeschlossen werden, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht vorliegen.“

Begründung

Die Vorschrift erleichtert die Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur im Einvernehmen mit der DB Netz AG. Das ansonsten nach § 11 AEG für die Abgabe von Infrastruktur erforderliche Stilllegungsverfahren entfällt. Die Regelungen des § 26 Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz (BEZNG), die einen Anspruch auf Übertragung von Liegenschaften auf Dritte unter engen Bedingungen begründen, bleiben unberührt. § 11 Abs. 6 AEG begründet keinen Anspruch auf Übertragung der Infrastruktur, sondern gibt einen Rechtsrahmen für Pilotprojekte im Einvernehmen mit dem Infrastrukturbetreiber. Es ist gewährleistet, dass die Eisenbahninfrastruktur unter dem maßgeblichen Einfluss der öffentlichen Hand verbleibt.

Untersuchungen des Landes Schleswig-Holstein zur Regionalisierung der Infrastruktur haben deutlich gemacht, dass derartige Modelle in der Lage sind, eine auf die Bedürfnisse des SPNV abgestimmte Infrastruktur kostengünstig zu bewirtschaften.

16. Zu Artikel 1 Nr. 9a – neu – (§ 13 Abs. 1 Satz 1 AEG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 9 folgende Nummer einzufügen:

„9a. In § 13 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter ‚öffentliche‘ und ‚öffentlichen‘ gestrichen.“

Begründung

In den Landeseisenbahngesetzen vieler Länder ist das Recht einer nichtöffentlichen Eisenbahn auf Anschluss an eine öffentliche Eisenbahn sowie unter nichtöffentlichen Eisenbahnen geregelt. Kosten werden der anschlussgewährenden Eisenbahn hierdurch nicht auferlegt.

Die Streichung der bisherigen Einschränkungen des Geltungsbereiches des § 13 AEG würde eine bundeseinheitliche Regelung hinsichtlich aller Eisenbahnen bedeuten.

17. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 1 Satz 3 AEG)

In Artikel 1 Nr. 10 § 14 Abs. 1 ist in Satz 3 das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ zu ersetzen.

Begründung

§ 14 Abs. 1 Satz 3 AEG-E nimmt bestimmte Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, von den Pflichten gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG-E aus. Diese Schienenwege sind gemäß § 3 Abs. 1 und 2 AEG-E als nicht-öffentliche Eisenbahninfrastruktur definiert. Die nicht zu den Schienenwegen zählenden, für den eigenen Güterverkehr betriebenen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (z. B. Verladeeinrichtungen) sollten ebenfalls von den Pflichten gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG-E ausgenommen werden, da andernfalls zwar der Schienenweg bei diesem Unternehmen nichtöffentlich zu betreiben ist, die sonstigen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen hingegen öffentlich zu betreiben sind.

Wenngleich der Gesetzentwurf sich eng an den Wortlaut in Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe d der Richtlinie 2001/14/EG anlehnt, ist sicherlich nicht intendiert, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzte sonstige Eisenbahninfrastruktur den schärferen Zugangsregelungen für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterwerfen, zumal diese sonstigen Eisenbahninfrastrukturen in der Regel nur in Verbindung mit dem nichtöffentlichen Schienenweg nutzbar sind.

18. **Zu Artikel 1 Nr. 10** (§ 14 Abs. 1 Satz 3a – neu – bis 3c – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 10 § 14 Abs. 1 sind nach Satz 3 folgende Sätze einzufügen:

„Damit sind Schienenwege umfasst, die dem innerbetrieblichen Transport dienen einschließlich der Schienenwege, die der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Dazu gehören auch die Hinterlieger solcher Unternehmen. Eigener Güterverkehr liegt auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport durchführt.“

Redaktionelle Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 10 § 14 Abs. 1 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

„Sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt, finden die Sätze 1 und 2 keine Anwendung auf Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden.“

Begründung

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG-E dienen Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG-E besteht grundsätzlich für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verpflichtung, Zugang zum Netz zu gewähren. Ausnahme hiervon sind Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden (§ 14 Abs. 1 Satz 3 AEG-E). Dies würde bedeuten, dass, sofern

fremder Güterverkehr stattfindet, die Verpflichtung bestünde, Zugang zum Schienennetz zu gewähren.

Diese Definition für nichtöffentliche Eisenbahnen steht im Widerspruch zur Begründung zum Gesetzentwurf, wonach Werkbahnen grundsätzlich ausgenommen werden sollen.

Für den Eisenbahnbetrieb im Bereich der Bergaufsicht birgt diese Bestimmung eine nicht erwünschte Rechtsunsicherheit. Tatsächlich wird der weitaus größte Teil des Güterverkehrs durch eigene Transporte abgewickelt. Ein geringer Teil des Güterverkehrs, insbesondere zu Wartungs- und Dienstleistungszwecken, erfolgt durch Dritte.

Der Eisenbahnbetrieb im Zuständigkeitsbereich der Bergaufsicht besteht aus den Bereichen Werkbahn und Anschlussbahn. Der Betrieb der Werkbahn erfolgt auf der Grundlage betrieblicher Vorschriften. Auf Grund der bergbaulichen Besonderheiten weichen diese von den allgemeinen Bahnvorschriften ab. Die Anschlussbahnen stellen die Schnittstellen zur öffentlichen Eisenbahn dar. Der Betrieb der Anschlussbahnen erfolgt nach der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen – Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA).

Im Ergebnis würde die Einstufung des bergbaulichen Schienennetzes als öffentliche Eisenbahninfrastruktur dazu führen, dass der Eisenbahnbetrieb nicht mehr unter den Geltungsbereich des § 2 Abs. 4 Nr. 1 BBergG fallen würde.

Darüber hinaus wären für die Werkbahn die allgemeinen Bahnvorschriften einzuführen. Das wiederum erfordert eine technische Anpassung der Werkbahn mit unverhältnismäßig hohen Kosten für Bergbaubetriebe.

Um hier Rechtsklarheit zu schaffen, sollten die Ausnahmen von den Geboten des diskriminierungsfreien Zugangs zu Eisenbahninfrastrukturen deutlich dargestellt werden.

19. **Zu Artikel 1 Nr. 10** (§ 14 Abs. 5 und 6 AEG)

In Artikel 1 Nr. 10 ist § 14 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

„(5) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die Sicherheitsbescheinigung ist von der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 5 Abs. 1a und 1b zuständigen Aufsichtsbehörde auf Antrag für die Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Betreiber der Schienenwege zu erteilen, wenn durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass

1. das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienenwege angewandten Betriebsregeln einzuhalten und die für den Eisenbahnbetrieb auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten und
2. die Fahrzeuge den technischen Vorschriften entsprechen.“

b) Absatz 6 ist zu streichen.

Folgeänderung

In Artikel 1 Nr. 10 ist in § 14 Abs. 7 die Angabe „des Absatzes 6“ durch die Angabe „des Absatzes 5“ zu ersetzen.

Begründung

Die Einführung einer Sicherheitsbescheinigung dient der Umsetzung von Artikel 32 RL 2001/14/EG. In Deutschland gibt es jedoch bereits die Bestätigung von Betriebsleitern (§ 2 EBV) und die Zulassung von Fahrzeugen (§ 32 EBO). Es ist daher unter dem Aspekt der Deregulierung geboten und zur Erfüllung der EU-Vorgaben ausreichend, die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung an die Voraussetzung zu knüpfen, dass durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt und die Fahrzeuge den technischen Vorschriften entsprechen. Auch widerspricht es der gesetzlichen Regelungssystematik im Eisenbahnwesen, die Anforderungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer Sicherheitsbescheinigung festzulegen; vielmehr ergeben sich diese Anforderungen unmittelbar aus den geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Nach dem Gesetzentwurf wären die Eisenbahnaufsichtsbehörden nicht nur für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für die ihrer Aufsicht unterliegenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig, sondern auch für all die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Schienenwege eines nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibers benutzen wollen. Der damit einhergehenden Verwaltungsmehraufwand wird abgelehnt. Auch kann den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder nicht zugemutet werden, mit der Zuweisung der Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung die fachliche Verantwortung für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übernehmen, das der Aufsicht einer anderen Behörde unterliegt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen unterliegen regelmäßigen Kontrollen der nach § 5 Abs. 1a und 1b AEG zuständigen Aufsichtsbehörden. Daher ist an der bisherigen Zuständigkeitszuweisung für die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischen Bund und Ländern in § 5 AEG anzuknüpfen.

20. Zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c (§ 34 Abs. 2 Satz 1 AEG)

In Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c sind in § 34 Abs. 2 Satz 1 nach der Zahl „1959“ das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen und nach dem Wort „Eisenbahnbe-

triebsleiterverordnung“ die Angabe „sowie § 16 Abs. 1 Nr. 3“ einzufügen.

Begründung

Nach geltender Rechtslage können Terminals und Häfen selbst festlegen, ob sie auf Grund ihrer Zweckbestimmung als öffentliches oder nichtöffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzustufen sind. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 und 3 AEG-E sind Terminals und Häfen zukünftig verpflichtet, den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren, wodurch sie über § 3 Abs. 1 Nr. 3 AEG-E per Gesetz zu öffentlichen Eisenbahnen erklärt werden. Damit unterliegen die Terminals und Häfen fortan dem § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG, wonach das Land den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen die Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen erstattet. Die hieraus erwachsenden Mehrausgaben für die Länder können nicht genau beziffert werden, sie werden aber erheblich sein. Zwecks Vermeidung dieser finanziellen Mehrbelastung der Länder sollen daher die Terminals und Häfen durch Ergänzung des Wortlautes des § 34 Abs. 2 Satz 1 AEG-E von der Anwendung des § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG ausgenommen werden.

21. Zu Artikel 2a – neu – (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 – neu – EBHaftPflV)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 2a
Änderung der Verordnung über die
Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen
(Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung
– EBHaftPflV)

In § 1 Abs. 2 der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2201), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird in Nummer 2 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. die über eine entsprechende Deckung im Rahmen einer Selbstversicherung oder einer Zusage einer Gebietskörperschaft verfügen.“

Begründung

Die Versicherungspflicht ist nicht erforderlich, soweit öffentliche Eisenbahnen unmittelbar oder mittelbar von einer Gebietskörperschaft betrieben werden. Für diese gilt das Prinzip der Selbstversicherung, d. h. als Äquivalent zu einer Haftpflichtversicherung sind die sich aus dem Eisenbahnbetrieb ergebenden Haftpflicht Risiken unmittelbar durch die Gebietskörperschaft oder mittelbar durch Zusage von Zuwendungen durch die Gebietskörperschaft im Schadensfall gedeckt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Vorbemerkung

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG sowie der Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ in deutsches Recht. Der Bundesrat hat aus Anlass dieses Gesetzentwurfs eine Reihe damit nicht unmittelbar zusammenhängender Änderungen vorgeschlagen. Die Bundesregierung bittet den Bundesrat, auf diesen Änderungswünschen nicht zu bestehen, um den ohnehin schwierigen Umsetzungsprozess nicht weiter zu komplizieren. Dessen ungeachtet stimmt sie, um dem Bundesrat entgegenzukommen, einzelnen unstrittigen Änderungen zu.

Zu Nummer 1 [zum Gesetzentwurf allgemein]**Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa**

Die Bundesregierung wird im Rahmen des Verfahrens zur Erstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung prüfen, wie Taktverkehre bei der Vergabe von Zugtrassen angemessen berücksichtigt werden können.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb

Die Bundesregierung wird im Rahmen des Verfahrens zur Erstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung prüfen, wie eine leistungsabhängige Entgeltregelung gestaltet werden kann.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe cc

Die Bundesregierung sieht keinen Änderungsbedarf.

Es soll erreicht werden, dass möglichst kurzfristig bereits im Vorfeld eines möglichen diskriminierenden Verhaltens bei der Trassenzuweisung und bei der Erstellung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (insbesondere der Entgeltgrundsätze) gehandelt werden kann. Eine Ausweitung auf mögliche Diskriminierungen außerhalb dieses Bereichs überfordert die geplante Trassenagentur bei weitem. Die Ausweitung der Aufgaben würde nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes einen Mehrbedarf an Personal bedingen. Diese Stellen könnten aus dem Einzelplan 12 nicht mehr erwirtschaftet werden. Zudem sind die Zugangsberechtigten nicht schutzlos gestellt, da das Eisenbahn-Bundesamt ohnehin bei jeglichem diskriminierendem Verhalten eingreifen muss. Im Übrigen wird die Bundesregierung im Rahmen des Verfahrens zur Erstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung prüfen, ob auf der Grundlage der umzusetzenden Richtlinien für die Festsetzung der Entgelte durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitere Regelungen erforderlich sind.

Zu Nummer 2 [zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a – neu – (§ 2 Abs. 2a – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung mit der Maßgabe zu, dass die Wörter „Internationaler Güterverkehr“ durch die Wörter „Grenzüberschreitender

Güterverkehr“ ersetzt werden, um der sonst im Allgemeinen Eisenbahngesetz üblichen Terminologie Rechnung zu tragen.

Zu Nummer 3 [zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3a AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 4 [zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 3a Satz 2 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Auffassung, dass Schienenwege ohne Steuerungs- und Sicherungssysteme praktisch nicht zu betreiben sind. Daher wird im vorgelegten Gesetzentwurf [Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 Abs. 3)] vorgeschrieben, dass der Betreiber des Schienenwegs auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme zum Gegenstand seines Unternehmens machen muss. Würden die Steuerungs- und Sicherungssysteme nur unter die Definition des Schienenweges fallen, bestünde die Möglichkeit, dass Schienenwege und die Steuerungs- und Sicherungssysteme durch verschiedene Betreiber der Schienenwege betrieben würden. Die Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb soll jedoch, soweit es die Schienenwege betrifft, ungeteilt bei einem Unternehmen liegen. Die Bundesregierung stimmt im Übrigen dem Anliegen des Bundesrates zu, dass Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom ebenfalls durch den Betreiber der Schienenwege betrieben werden sollen. Zu diesen Anlagen gehören der Fahrdraht und die Stromschienen. Alle übrigen Anlagen, die zur Elektrifizierung erforderlich sind, wie Kraftwerke, Bahnstromfernleitungen und Umformerwerke sowie die Leitungen vom Kraftwerk bis zum Fahrdraht oder den Stromschienen, gehören nicht dazu. Um den Anliegen des Bundesrates Rechnung zu tragen, sollte der Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzentwurfs daher wie folgt gefasst werden:

„3. Dem § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zum Gegenstand seines Unternehmens machen.“

Zu Nummer 5 [zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die vorgeschlagene Änderung steht nicht im Einklang mit Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe d der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

26. Februar 2001 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

Zu Nummer 6 [zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 7 [zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Satz 3 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 8 [zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 8 Abs. 3 Satz 2 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Vorschrift regelt die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften, soweit es den genannten Teilbereich ihrer Geschäftstätigkeit angeht. Die vorgeschlagene Änderung entspricht § 9a Abs. 5 AEG (Artikel 1 Nr. 8 des Gesetzentwurfs) und steht im Zusammenhang mit dem Änderungswunsch des Bundesrates zu § 9 AEG (Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzentwurfs). Die Bundesregierung weist dazu auf Folgendes hin:

Die vorgeschlagene Einschränkung der Unabhängigkeitsregeln geht über die Bestimmungen der Richtlinie hinaus. Die zwingende Erforderlichkeit, auch im Verhältnis des Betreibers der Schienenwege zu staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften Ausnahmen von der durch EU-Recht vorgeschriebenen Unabhängigkeit vorzusehen, ist nicht ersichtlich. Dagegen kann eine Ausnahme von den Vorschriften des § 9 AEG in der Fassung des Gesetzentwurfs gerechtfertigt sein, da kleine Eisenbahnen durch diese Vorschrift unzumutbar belastet werden könnten.

Zu Nummer 9 [zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1a Satz 1 erster Halbsatz und Absatz 1c Satz 1 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Zu § 9 Abs. 1a Satz 1 erster Halbsatz

Die Regelung entspricht § 9 Abs. 1 Satz 1 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu § 9 Abs. 1c Satz 1

Da der Bundesrat selbst in seiner allgemeinen Stellungnahme (Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc Diskriminierungspotenziale nicht nur bei Betreibern der Schienenwege sondern auch bei anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sieht, ist eine Einschränkung der Vorschrift über die organisatorische Trennung der Tätigkeitsbereiche nach § 9 Abs. 1c Satz 1 nicht zielführend.

Zu Nummer 10 [zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 9 Abs. 1e – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung mit der Maßgabe zu, dass Satz 1 entsprechend für sonstige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen gilt.

§ 9 AEG in der Fassung des Gesetzentwurfs gilt für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ohne die vorgeschlagene Ergänzung könnte keine Ausnahme im Falle des Betriebs einer sonstigen Eisenbahninfrastruktureinrichtung (z. B. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme) in Anspruch genommen werden, was dem Regelungsziel des Änderungsantrages zuwiderliefe.

Zu Nummer 11 [zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 9a Abs. 3 Satz 2 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Entgegen der Begründung ist ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz der Berliner S-Bahn sichergestellt. Nach § 14 Abs. 1 AEG in der Fassung des Entwurfs ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihm angebotenen Leistungen in dem durch Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren.

Von den Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinie 2001/14/EG wird in Bezug auf die interne Struktur der Unternehmen in vollem Umfang Gebrauch gemacht. Es soll so wenig wie möglich in die gesellschaftsrechtliche Struktur der Unternehmen eingegriffen werden, da dies die schärfste Möglichkeit des Gesetzgebers ist und die Kompetenzen einer Unternehmensführung am weitesten beschneidet. Liegt ein Ausnahmetatbestand nach § 9a Abs. 3 AEG (Artikel 1 Nr. 8 des Gesetzentwurfs) vor, verbleibt es bei der allgemeinen Regelung nach § 9 Abs. 1c AEG (Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzentwurfs), nach der beide Tätigkeitsbereiche in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen ausgeübt werden müssen. Entscheidungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das dafür zu entrichtende Entgelt sind von dem Unternehmensbereich zu treffen, der die Eisenbahninfrastruktur betreibt.

Zu Nummer 12 [zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 9a Abs. 7 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Entgegen der Begründung ist ein diskriminierungsfreier Zugang zu Personenbahnhöfen/Bahnsteigen sichergestellt. Nach § 14 Abs. 1 AEG in der Fassung des Entwurfs ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihm angebotenen Leistungen in dem durch Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren.

Zu Nummer 13 [zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 9b – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 14 [zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 11 Abs. 1 Satz 1 und 4 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung verweist auf die Vorbemerkung und stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Auf der Grundlage des Vorschlags müsste jede kleinste Verringerung der Kapazität durch die Eisenbahnen beantragt und durch die zuständige Behörde genehmigt werden. Eine Versagung ist ausgleichspflichtig. Der Aufwand an Personal und Verwaltung hierfür steht in keinem Verhältnis zu einem eventuellen Erfolg.

Zu Nummer 15 [zu Artikel 1 Nr. 8a – neu – (§ 11 Abs. 6 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung verweist auf die Vorbemerkung und stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Bundesregierung weist dazu auf Folgendes hin:

Für Eisenbahnen des Bundes ist das Recht zur Veräußerung/Verpachtung ihrer Schienenwege durch Artikel 87e GG eingeschränkt. Nach Artikel 87e Abs. 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Nach Artikel 87e Abs. 3 GG stehen Eisenbahnen des Bundes, soweit deren Tätigkeit den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst, im Eigentum des Bundes. Die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt zwingend beim Bund. Zur Sicherung des Gewährleistungsauftrages ist es erforderlich, dass die Substanz der Unternehmen erhalten bleibt. Würde die vollständige Abgabe von Schienenwegen gestattet, bestünde die Gefahr, dass der Bund zwar Mehrheitseigentümer des Unternehmens bleibt, dieses Unternehmen aber selbst keine Schienenwege mehr betreibt. Damit könnte der Bund seine Gewährleistungspflicht nach Artikel 87e Abs. 4 GG nicht mehr erfüllen. Dies stünde im erkennbaren Widerspruch zur Intention der Verfassung.

Vor diesem verfassungsrechtlichen Hintergrund ist die Möglichkeit einer unbeschränkten Abgabe der Eisenbahninfrastruktur, die überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr dient, zu prüfen. Die Bundesregierung sieht darüber hinaus Gesprächsbedarf für die konkrete Formulierung.

Für das weitere Verfahren verweist die Bundesregierung auf die Vorbemerkung. Sie bietet den Ländern an, im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe eine entsprechende Gesetzesinitiative für ein künftiges Gesetzgebungsvorhaben zu entwickeln.

Zu Nummer 16 [zu Artikel 1 Nr. 9a – neu – (§ 13 Abs. 1 Satz 1 AEG)]

Die Bundesregierung verweist auf die Vorbemerkung und stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 17 [zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 1 Satz 3 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 18 [Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 1 Satz 3a – neu – bis 3c – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung ist wörtlich der Begründung zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 1 Satz 3) entnommen. Da es sich um eine Begriffsbestimmung handelt, ist der geeignete Ort für eine Regelung § 2 AEG. Dem § 2 Abs. 3a AEG sollte daher folgender Absatz 3b angefügt werden:

„(3b) Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, umfassen Schienenwege, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Eigener Güterverkehr liegt auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport für das Unternehmen durchführt.“

Die in der Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung und auch im Änderungsantrag des Bundesrates enthaltene Klarstellung, dass zu den genannten Unternehmen auch die Hinterlieger solcher Unternehmen gehören, muss nicht in den Gesetzeswortlaut aufgenommen werden, da der Sachverhalt bereits von Satz 1 erfasst ist.

Zu Nummer 19 [zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 5 und 6 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass es unter dem Aspekt der Deregulierung geboten und zur Erfüllung der EU-Vorgaben ausreichend ist, die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung an die Voraussetzung zu knüpfen, dass durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt und die Fahrzeuge den technischen Vorschriften entsprechen. Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Bundesrates insoweit nicht zu, als die für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständige Behörde ausschließlich die für die Aufsicht über das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Behörde sein soll.

Nach geltender Rechtslage sind für Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt und für nichtbundes-eigene Eisenbahnen die Länder als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde zuständig. Die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde hat jedoch auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen.

Diese Zuständigkeitsregelung berücksichtigt, dass die Betriebssicherheit des Eisenbahnfahrzeugs für sich allein, oder die Betriebssicherheit der Infrastruktur für sich allein, noch keine Systemsicherheit erzeugt. Bei isolierter Bewertung nur der (in der Verantwortung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens liegenden) Systemkomponente Rollmaterial kann die ordnungsgemäße Verzahnung mit der Infrastruktur und dem Steuerungsmodul Betrieb nicht sichergestellt werden.

Das ordnungsgemäße Zusammenwirken der Komponenten wird nach gegenwärtiger Rechtslage durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde des jeweiligen Netzes stichprobenartig überprüft. Es ist jedoch sinnvoller, an Stelle von Einzelfallprüfungen Systemprüfungen vorzunehmen, d. h. im Vorfeld zu prüfen, ob durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienenwege angewandten Betriebsregeln einzuhalten, und ob die Fahrzeuge den jeweiligen fahrwegabhängigen technischen Vorschriften entsprechen. Diese Prüfung kann nicht ohne die Kenntnis der zu nutzenden Infrastruktur erfolgen. Da das weitaus größte und technisch anspruchsvollste Eisenbahnnetz in Deutschland der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegt, sollte auch die Sachkompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes genutzt werden und dieses für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständig sein. Dies kann zu einer Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen, da dadurch der Stichprobenumfang für Prüfungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht vermindert werden kann.

Um den Anliegen des Bundesrates grundsätzlich Rechnung zu tragen, könnte der Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzentwurfs § 14 Abs. 5 und 6 wie folgt gefasst werden:

„(5) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag für die Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Betreiber der Schienenwege zu erteilen, wenn durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass

1. das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienen-

wege angewandten Betriebsregeln einzuhalten und die für den Eisenbahnbetrieb auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten und

2. die Fahrzeuge den technischen Vorschriften entsprechen.

(6) Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland die Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes im Einvernehmen mit der für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde des Landes.“

F o l g e ä n d e r u n g

In Artikel 1 Nr. 10 ist in § 14 Abs. 7 die Angabe „des Absatzes 6“ durch die Angabe „des Absatzes 5“ zu ersetzen.

Zu Nummer 20 [zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c (§ 34 Abs. 2 Satz 1 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Es begegnet verfassungsrechtlichen Bedenken, bestimmte Eisenbahnen aus rein fiskalischen Erwägungen von einer für alle Eisenbahnen geltenden begünstigenden Regelung auszunehmen.

Zu Nummer 21 [zu Artikel 2a – neu – (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 – neu – EBHaftPflV)]

Die Bundesregierung verweist auf die Vorbemerkung und stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Bundesregierung wird jedoch prüfen, ob dem Anliegen des Bundesrates auf andere Weise Rechnung getragen werden kann.

