

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft wird in deutsches Recht umgesetzt.

B. Lösung

Die gesetzlichen Regelungen dienen der schrittweisen Öffnung des Schienennetzes nach dem in der Richtlinie vorgegebenen Zeitplan für den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr sowie für die Kabotage.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Entstehen nicht.

2. Vollzugsaufwand

Bund

Mit der vollständigen Öffnung des Netzes für den Güterverkehr ist zu erwarten, dass die Nutzung der inländischen Eisenbahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der inländischen sowie ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland nutzen wollen, zunimmt. Dies hat zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt (Personal- und Sachmittel) zur Folge, denn das Eisenbahn-Bundesamt ist auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständig sowohl für inländische als auch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde aller Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und als Aufsichtsbehörde für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Höhe dieses Mehraufwandes kann noch nicht beziffert werden. Die Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden innerhalb des

Einzelplans 12 eingespargt. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Länder

Soweit ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Schienenwege nicht-bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen nutzen, unterliegen sie der Aufsicht der Länder, denen in diesem Umfang zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen kann. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach landesrechtlichen Vorschriften erhoben.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Geringfügige Einzelpreisänderungen lassen sich nicht ausschließen. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 27. April 2005

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 Ersten Gesetzes zur Änderung
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

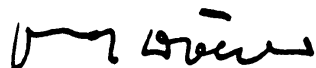
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Der Bundesrat hat in seiner 809. Sitzung am 18. März 2005 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 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes^{*)}

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

Artikel 1

§ 14 Abs. 3 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „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 zuletzt durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 164) geändert worden ist, fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen
- a) im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr,
 - b) im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I der Richtlinie 91/440/EWG; sie erhalten ab dem 1. Januar 2006 uneingeschränkten Zugang im grenzüberschreitenden Güterverkehr und
 - c) im gesamten Güterverkehr ab dem 1. Januar 2007;“.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

^{*)} Dies dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 75 S. 1).

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Mit der Novellierung wird die Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in deutsches Recht umgesetzt. Wesentlicher Inhalt ist die Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft.

Schon bislang bestanden auf der Grundlage der Richtlinie 91/440/EWG Zugangsrechte für internationale Gruppierungen und für den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr.

Durch die Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG wurden die Zugangsrechte im gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr erweitert, allerdings zunächst beschränkt auf das Transeuropäische Schienengüternetz. Ein vollständiger Zugang zu allen Strecken öffentlicher Eisenbahnen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr war erst ab dem 15. März 2008 vorgeschrieben.

Die Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG verlegt diesen Zeitpunkt auf den 1. Januar 2006 vor und erweitert die Zugangsrechte ab dem 1. Januar 2007 auf den gesamten Güterverkehr. Somit ist ab 1. Januar 2007 der Eisenbahngüterverkehr vollständig liberalisiert (nationaler und internationaler Güterverkehr sowie Kabotage).

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 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG) zu. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für diesen Bereich zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nach Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich.

Überließe man die Regelungen für Zugangsrechte den Landesgesetzgebern, würden Zugangsrechte des Eisenbahngüterverkehrs in den Ländern voraussichtlich jeweils an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft. Dies birgt die Gefahr erheblicher Nachteile für die Gesamtwirtschaft, weil uneinheitliche Zugangsvoraussetzungen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen führen würden. Es besteht daher ein gemeinsames Interesse von Bund und Ländern, derartige Nachteile zu vermeiden.

Unterschiedliche Zugangsvoraussetzungen wären überdies mit den europäischen Zielvorgaben, eine über Ländergrenzen hinweg geltende Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen herbeizuführen, nicht vereinbar. Eine ausgewogene Wirtschafts- und Wettbewerbsstruktur kann im Bundesgebiet daher nur erreicht werden, wenn als Zugangsvoraussetzungen Parameter mit übergeordneter Bedeutung vom Bundesgesetzgeber festgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Entstehen nicht.

2. Vollzugsaufwand

Bund

Mit der vollständigen Öffnung des Netzes für den Güterverkehr ist zu erwarten, dass die Nutzung der inländischen Eisenbahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der inländischen sowie ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland nutzen wollen, zunimmt. Dies hat zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt (Personal- und Sachmittel) zur Folge, denn das Eisenbahn-Bundesamt ist auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständig sowohl für inländische als auch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde aller Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und als Aufsichtsbehörde für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Höhe dieses Mehraufwandes kann noch nicht beziffert werden. Die Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden innerhalb des Einzelplans 12 eingespарт. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Länder

Soweit ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen nutzen, unterliegen sie der Aufsicht der Länder, denen in diesem Umfang zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen kann. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach landesrechtlichen Vorschriften erhoben.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Sofern Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grundlage der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, entstehen Kosten für Amtshandlungen der Genehmigungsbehörden, die ausländische und inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen haben. Diese zusätzlichen Kostenbelastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen lassen sich nicht quantifizieren. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuordnung einzelpreisrelevante Kosten-schwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht

abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürfen die möglichen geringfügigen Einzelpreisänderungen auf Grund ihrer geringen Gewichtung jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft fallen, werden die Zugangsrechte ausgedehnt.

Zu § 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 3 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, nach dem der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr zu gewähren ist.

Zu § 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b

Die Vorschrift dehnt das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen

im gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr aus, allerdings, auf Grundlage der Richtlinie 2001/12/EG, zunächst beschränkt auf das Transeuropäische Schienengüternetz. Die Einschränkung auf das Transeuropäische Schienengüternetz wird auf Grundlage der Richtlinie 2004/51/EG aufgehoben.

Zu § 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/51/EG dehnt die Vorschrift das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen im gesamten Güterverkehr aus. Der Eisenbahngüterverkehr ist demnach ab dem 1. Januar 2007 vollständig liberalisiert.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt die Neubekanntmachung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Verweisungsliste Richtlinie (Richtlinie → Gesetz – Stand: 13. Dezember 2004)

Die Vorschriften der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft wurden durch folgende Vorschriften in deutsches Recht umgesetzt:

Vorschriften der Richtlinie	Umgesetzt durch
Artikel 1 Nr. 1 (Artikel 7 Abs. 2)	siehe Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004
Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (Artikel 10 Abs. 3 Satz 1)	Artikel 1 (§ 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b AEG (neu))
Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (Artikel 10 Abs. 3 Satz 2)	Artikel 1 (§ 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c AEG (neu))
Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Artikel 10 Abs. 5)	§ 14 Abs. 1 und 4 AEG; EIBV
Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c (Artikel 10 Abs. 6)	§ 14 Abs. 1 und 4 AEG; EIBV
Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe d (Artikel 10 Abs. 8)	muss nicht umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 3 (Artikel 10b Abs. 4 Buchstabe c)	muss nicht umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 4 (Artikel 14)	muss nicht umgesetzt werden

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 809. Sitzung am 18. März 2005 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 5a Abs. 2 AEG)

Der Bundesrat bittet, im Zuge dieses Gesetzgebungsverfahrens eine Präzisierung der Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden in § 5a Abs. 2 AEG sowie der allgemeinen Befugnisse der (Eisenbahn-)Regulierungsbehörde zu prüfen, um insbesondere klarzustellen, dass die zuständige Behörde den betroffenen Unternehmen alle Maßnahmen aufgeben kann, die erforderlich sind um Zuwiderhandlungen gegen die jeweils einschlägigen Vorschriften des Eisenbahnrechts wirksam zu begegnen.

Begründung

Die bisherige Formulierung der Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden und künftig der Regulierungsbehörde lässt in nicht eindeutiger Weise erkennen, dass diese Behörden grundsätzlich befugt sind, den Unternehmen alle Maßnahmen aufzugeben, die erforderlich sind, um Zuwiderhandlungen wirksam abzustellen. Eine entsprechende Klarstellung hinsichtlich der Befugnisse beider Behörden kann im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zum Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nicht erfolgen, da eine entsprechende Änderung in § 5a AEG nicht mehr vom Antrag des Bundesrates zur Anrufung des Vermittlungsausschusses abgedeckt gewesen wäre. Eine unterschiedliche Regelung der allgemeinen Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden einerseits und der Regulierungsbehörde (in § 14c Abs. 1 AEG des vorgesehenen Vermittlungsvorschlags zum Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) andererseits ist aber nicht sinnvoll, da dies zu möglichen Irritationen zum Umfang der Befugnisse der jeweiligen Behörden geführt hätte. Die gewünschte Klarstellung sollte daher im Rahmen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfolgen.

2. Zur Überschrift,

zu Artikel 1 Nr. 1 – neu – (§ 2 Abs. 3b Satz 2 – neu – AEG),

Nr. 2 Buchstabe b – neu –, c – neu –
(§ 14 Abs. 6 Satz 2, Abs. 7 AEG),

Nr. 3 Buchstabe a – neu –, b – neu –
(§ 34 Abs. 2 Satz 2, 3),

Artikel 1a – neu – (§ 1 Abs. 2 EBHaftPflV) und

**Artikel 1b – neu – (Rückkehr zum einheitlichen
Verordnungsrang)**

Nach Inkrafttreten des Dritten Eisenbahngesetzes ist das Erste Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wie folgt zu ändern:

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

„Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)¹⁾ und zur Änderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (EBHaftPflV)“.

b) Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

„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 ..., wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 3b wird folgender Satz angefügt:

„Grenzüberschreitender Güterverkehr sind auch inländische Verkehrsleistungen, bei denen der Zug seewärts über die Hoheitsgrenze eingegangene oder ausgehende Güter aus oder nach einem Seehafen transportiert.“

2. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird Nummer 2 wie folgt gefasst:

„2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ...
<weiter wie Vorlage> Güterverkehr ab dem 1. Januar 2007;“.

b) In Absatz 6 Satz 2 werden die Wörter ‚vom Eisenbahn-Bundesamt‘ durch die Wörter ‚von der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 5 Abs. 1a und 1b zuständigen Aufsichtsbehörde‘ ersetzt.

c) Absatz 7 wird gestrichen.

3. In § 34 wird Absatz 2 wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden die Wörter ‚bisher geltenden‘ und das Wort ‚weiter‘ gestrichen.

b) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Ferner findet auf Eisenbahnen nach Satz 1 § 16 Abs. 1 Nr. 3 keine Anwendung.“

c) Nach Artikel 1 werden folgende Artikel eingefügt:

„Artikel 1a

Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (EBHaftPflV)

§ 1 Abs. 2 der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), der zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

1) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 75 S.1).

„(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadensausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie eine Eisenbahninfrastruktur benutzen oder betreiben, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient,
3. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über eine entsprechende Deckung im Rahmen einer Selbstversicherung oder einer Zusage einer Gebietskörperschaft verfügen.

Artikel 1b

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 1a beruhenden Teile der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen können auf Grund der Ermächtigung des Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.““

Begründung

Zu den Buchstaben a und c

Die Versicherungspflicht ist nicht erforderlich, soweit öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Haftpflichtrisiken unmittelbar durch die Gebietskörperschaft oder mittelbar durch Zusage von Zuwendungen durch die Gebietskörperschaft im Schadensfall gedeckt.

Zu Buchstabe b (Artikel 1 Nr. 1)

Zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen ist es erforderlich, den inländischen Schienengüterverkehr der deutschen Seehäfen nicht anders zu behandeln, als die im deutschen Hinterland beginnenden oder endenden konkurrierenden grenzüberschreitenden Verkehre z. B. über die Rheinmündungshäfen. Dies gilt insbesondere für die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung sowie die Trassenvergabe.

Zu Buchstabe b (Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b und c)

Die vom Bund beabsichtigte Übertragung der generellen Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung auf das Eisenbahn-Bundesamt führt zu einer weitreichenden Verschiebung der in § 5 AEG festgelegten Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Bund und den

Ländern. Diese Verschiebung der aufsichtsbehördlichen Zuständigkeiten ist zur Erreichung der mit der Sicherheitsbescheinigung verfolgten Ziele nicht erforderlich und ist aus Gründen der Wahrung des Föderalismus abzulehnen.

Die in § 14 Abs. 6 AEG vorgesehene Regelung hätte zur Folge, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Sicherheitsbescheinigung nicht nur für die bundeseigenen Eisenbahnen (DB AG), sondern auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu erteilen hätte. Dies verstieße gegen die Zuweisung der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörden, wie sie der Bundesgesetzgeber in § 5 AEG vorgenommen hat. Danach nimmt der Bund die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes wahr, während die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen bei den Ländern liegt. Diese Aufgabenverteilung hat sich bewährt und stellt das Grundprinzip für die Zuständigkeit der Aufsicht über Eisenbahnen dar. Die in § 14 Abs. 6 Nr. 1 und 2 AEG genannten Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung können wesentlich effektiver von der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Landesbehörde geprüft werden, die das Unternehmen regelmäßigen Kontrollen unterzieht.

Daher ist auch weiterhin an der bewährten Zuständigkeitszuweisung für die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischen Bund und Ländern anzuknüpfen.

Zu Buchstabe b (Artikel 1 Nr. 3)

Es ist nicht die Absicht des Bundes, die Anwendung von Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959) und Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) bei den betreffenden Bahnen, die neu öffentliche Bahnen werden, zu verhindern. Es soll nur verhindert werden, dass unbeabsichtigt und ohne Begleitregelung höhere und unnötige Standards mit Investitionserfordernissen eingeführt werden und dass sicherheitsrelevante Inkompatibilitäten entstehen, die möglicherweise unbemerkt bleiben. Es muss allerdings möglich bleiben, dass in der Verantwortung der Länder Annäherungen an die Regelungen des Bundes eingeführt werden und dass im Landesrecht ein Bezug zu den genannten Rechtsverordnungen des Bundes hergestellt wird. Teilweise besteht dieser Bezug bereits (z. B. Hinweise auf die ESO in der Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA)).

Der dem § 34 Abs. 2 AEG anzufügende Satz entspricht inhaltlich dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2004 (vgl. Bundesratsdrucksache 269/04 Nr. 20). Allerdings war es nicht die Absicht des Bundesrates, diese Ausnahme in die Ermächtigung des Satzes 4 mit einzubeziehen. Daher wurde die Regelung, die den Ausgleich für Aufwendungen bei höhengleichen Kreuzungen zum Gegenstand hat, als weiterer Satz dem § 34 Abs. 2 AEG gesondert angehängt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 [zu Artikel 1 (§ 5a Abs. 2 AEG, § 14c Abs. 1 AEG)]

Um dem Anliegen des Bundesrates Rechnung zu tragen, sollte das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) wie folgt geändert werden:

1. § 5a Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen sowie Herstellern und Inverkehrbringern von Infrastruktur, Eisenbahnfahrzeugen oder Teilen derselben die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften erforderlich sind.“

2. § 14c Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Regulierungsbehörde kann in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind.“

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a** [zur Überschrift]

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungswunsch mit der Maßgabe zu, dass die Überschrift aus rechtsförmlichen Erwägungen wie folgt gefasst wird:

„Viertes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“.

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

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Bezugnahme auf „eingegangene und ausgegangene Güter“ in der vorgeschlagenen Version zu § 2 Abs. 3b würde dazu führen, dass sämtliche inländischen Güterverkehre zu internationalen Verkehren werden könnten, da sich nach Neuzusammenstellung von Zügen Wagen mit derartigen Gütern in jedem Zug befinden können. Daher wird auch bei der Definition des grenzüberschreitenden Verkehrs nur darauf abgestellt, ob ein Zug eine Grenze überquert.

Ein Vorrang für Züge aus Seehäfen kann durch Abschluss eines Rahmenvertrages erreicht werden. Innerhalb der dort vereinbarten Bandbreite steht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Trasse zu. Rechte aus einem Rahmenvertrag gehen überdies Zugansprüchen aus dem internationalen Verkehr vor. Die Betreiber der Schienenwege können für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Seehafenhinterland-

verkehr grundsätzlich dieselben Entgelte berechnen. Auf der Grundlage des § 14 Abs. 4 AEG darf die Höhe der Entgelte bezogen auf ein Marktsegment (z. B. Seehafenhinterlandverkehr) nicht die Kosten übersteigen, die jeweils unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann (§ 14 Abs. 4 AEG).

Zu Buchstabe b [zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (§ 14 Abs. 3 Nr. 2 AEG)]

Die Formulierung entspricht dem Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Zu Buchstabe b [zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b – neu – (§ 14 Abs. 6 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Dieser Vorschlag ist bereits im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vorgetragen worden. Der Bundesrat hat dazu den Vermittlungsausschuss nicht angerufen.

Nach geltender Rechtslage sind für Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt und für nichtbundeseigene 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 anspruchvollste 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

(s. Bundestagsdrucksache 15/3280, zu Nummer 19 [zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14 Abs. 5 und 6 AEG)]).

Zu Buchstabe b [zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c – neu – (§ 14 Abs. 7 AEG)]

Dies ist eine Folgeänderung zum Änderungswunsch zu § 14 Abs. 6 AEG (s. dazu zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b – neu –).

Zu Buchstabe b [zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a (§ 34 Abs. 2 Satz 2 AEG)]

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

Zu Buchstabe b [zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b (§ 34 Abs. 2 Satz 4 – neu – AEG)]

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Dieses Anliegen ist bereits inhaltsgleich im Rahmen des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vorgebracht worden und hätte zur Folge, dass bestimmte Eisenbahnen aus rein fiskalischen Erwägungen von einer für alle öffentlichen Eisenbahnen geltenden begünstigenden Regelung ausgenommen würden. Die Bundesregierung hat es bereits in diesem Verfahren wegen verfassungsrechtlicher Bedenken abgelehnt (Bundestagsdrucksache 15/3280, zu Nummer 20 [zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c (§ 34 Abs. 2 Satz 1 AEG)]).

Zu Buchstabe c [zu Artikel 1a – neu – (§ 1 Abs. 2 EBHaftPflV) und 1b – neu – (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)]

Die Bundesregierung stimmt grundsätzlich zu.

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungswunsch insoweit nicht zu, als er Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch dann von der Versicherungspflicht freistellt, wenn diese „über eine entsprechende Deckung im Rahmen einer Selbstversicherung“ verfügen. Selbstversicherung bedeutet, dass der Betreffende in Höhe der Selbstversicherung bzw. des Selbstbehalts gerade nicht versichert ist. Dies widerspricht dem Gedanken der Pflichtversicherung, der der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen zugrunde liegt und der sicherstellen soll, dass geschädigte Dritte nicht leer ausgehen, wenn der Schädiger zahlungsunfähig ist.

Für Gebietskörperschaften gilt nicht ein „Prinzip der Selbstversicherung“, sondern sie sind in bestimmten Fällen von Versicherungspflichten freigestellt, weil sie nicht in Konkurs gehen können. Das Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) befreit z. B. von der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter die Bundesrepublik Deutschland, die Länder, die Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern und die Gemeindeverbände. Gemeinden mit bis zu 100 000 Einwohnern unterliegen der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter.

Um dem Anliegen des Bundesrates einer Haftpflichtversicherungsbefreiung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach der EBHaftPflV bei entsprechender Deckung im Rahmen einer Zusage einer Gebietskörperschaft Rechnung zu tragen, sollten nach Artikel 1 folgende Artikel 2 und 3 eingefügt werden:

„Artikel 2

Änderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen

§ 1 Abs. 2 der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), die durch Artikel 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2431) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die

- a) von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder
- b) nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie eine Eisenbahninfrastruktur benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient;

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die

- a) von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
- b) nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient oder
- c) mehrheitlich im Eigentum einer Gebietskörperschaft mit mehr als 100 000 Einwohnern oder eines Gemeindeverbandes stehen und die über eine entsprechende Deckung durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage der Gebietskörperschaft oder des Gemeindeverbandes verfügen; die selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage muss geschädigten Dritten einen Direktanspruch gegen die Gebietskörperschaft oder den Gemeindeverband gewähren; das ersatzpflichtige Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Gebietskörperschaft oder der Gemeindeverband haften als Gesamtschuldner.

Artikel 3

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 2 beruhenden Teile der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen können auf Grund der Ermächtigung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.“

Die bisherigen Artikel 2 und 3 sollen die neuen Artikel 4 und 5 werden.

