

**04.05.04****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Fz - Inzu **Punkt ...** der 799. Sitzung des Bundesrates am 14. Mai 2004

---

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

A.

**Der federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, 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:

...

(noch Ziffer 1)

- 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 Schienenpersonennahverkehr 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, Entgeltnachlässe bei Qualitätsmängeln zu gewähren.
- cc) Gemäß Artikel 2 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung 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. Diskriminierungspotentiale werden jedoch nicht nur bei den öffentlichen Betreibern der Schienenwege des Bundes, sondern auch bei anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gesehen.

(noch Ziffer 1)

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 Aufgabengebiete 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 a<sub>0</sub> - neu - (§ 2 Abs. 2a - neu - AEG)

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

"a<sub>0</sub>) 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 statt dessen 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 ist in § 2 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

(noch Ziffer 4)

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 Eisenbahnverkehrsleistungen 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 nicht öffentlichen 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.

(noch Ziffer 7)

Begründung:

Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AEG-E benötigen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (öffentliche und nichtöffentliche), 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 sie 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 nicht-bundeseigene 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

(noch Ziffer 8)

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."

(noch Ziffer 10)

Begründung:

Anforderungen des § 9 AEG-E sind für kleine Betreiber von Schienenwegen wie Museumsbahnen und andere kleine nicht-bundeseigene Eisenbahnen nicht sachgerecht. Regelungsschwerpunkt der zugrunde 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 ist dem § 9a Abs. 3 folgender Satz anzufügen:

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

Begründung:

In § 9 a 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 (z. Zt. 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 Mio. Zugkm/Jahr) ist es daher sachgerecht, den Betreiber der

(noch Ziffer 11)

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

Rechtsvorgänge 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 Sätzen 2 und 3 sowie Absatz 2 nicht durchzuführen.'

Begründung:

Der Rückbau von Ausweich- und Überholungsgleisen kann auch dann, wenn damit keine unmittelbare deutliche Kapazitätsverringerung 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 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

(noch Ziffer 15)

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 nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur definiert.

(noch Ziffer 17)

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. 5 und 6 AEG)

In Artikel 1 Nr. 10 sind § 14 Abs. 5 und 6 wie folgt zu fassen:

"(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 Schienenwege 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."

(noch Ziffer 18)

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 Richtlinie 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 widerspräche 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 Gesetzesentwurf 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 nichtbundes-eigenen 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, dass der Aufsicht einer anderen Behörde unterliegt. Daher soll - mangels anderer mehrheitsfähiger Alternative - die Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung beim Eisenbahn-Bundesamt zentral angesiedelt werden.

19. 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 "Eisenbahnbetriebsleiterverordnung" die Angabe "sowie § 16 Abs. 1 Nr. 3" einzufügen.

(noch Ziffer 19)

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.

20. 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 21.12.1995 (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 Haftpflichtrisiken unmittelbar durch die Gebietskörperschaft oder mittelbar

(noch Ziffer 20)

durch Zusage von Zuwendungen durch die Gebietskörperschaft im Schadensfall gedeckt.

B.

21. Der **Finanzausschuss** und der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.