

05.11.04

Vk - Fz - In

Verordnung

**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zum Erlass und 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 Entscheidung der Kommission vom 23. Oktober 2002 zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG hinsichtlich des Termins für den Wechsel des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr werden in deutsches Recht umgesetzt.

B. Lösung

Auf der oben genannten Grundlage werden die Genehmigungsvoraussetzungen für Eisenbahnen und der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur neu geregelt sowie die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes angepasst.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen, die Überwachung der neuen detaillierteren Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität. Die für die Übernahme der neuen Aufgaben beim Eisenbahn-Bundesamt notwendigen zusätzlichen Planstellen sowie die erforderlichen Personal- und Sachausgaben werden im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Der Gesamtplanstellenbedarf ist im Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften dargestellt.

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen 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 der quantitativen Faktoren des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sowie vom Umfang der notwendigen Eingriffshandlungen und der zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Länder

Nach Auffassung der Länder entstehen Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand bei den Aufsichtsbehörden der Länder durch den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen und die Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität. Die Höhe der Ausgaben und Einnahmen kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden. Gebühreneinnahmen werden in dem Umfang erzielt, wie das die Gebührevorschriften der Länder vorsehen.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Die Verordnung bewirkt Kosten bei den Betreibern der Schienenwege, da auf diese eine Reihe neuer Aufgaben zukommen. Dies betrifft insbesondere die Pflicht zur internationalen und nationalen Zusammenarbeit, die Anhörungspflicht zum Netzfahrplan, die durchzuführenden Verfahren

bei überlasteten Fahrwegen (Kapazitätsanalyse und Erstellung des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität) und die Umstellung des Preissystems (interne Ausweisung von Grenzkosten und der Aufschläge auf Grenzkosten für die Aufsichtsbehörde). Auch die Einführung neuer Gebührentatbestände für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes und der Trassenagentur induzieren zusätzliche Kosten. Die Höhe der zusätzlichen Kostenbelastungen kann nicht abgeschätzt werden.

Weder Richtung noch Umfang möglicher Veränderungen von Einzelpreisen infolge der Neuregelung können quantifiziert werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

05.11.04

Vk - Fz - In

Verordnung

**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 4. November 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zum Erlass und zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Frank-Walter Steinmeier

Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften*

Vom...

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verordnet

- auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 in Verbindung mit Abs. 3 Satz 5 und Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen Absatz 1 Nr. 6 und Absatz 3 Satz 5 durch ... des Gesetzes vom... [3. ÄndG] und Absatz 4 durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit,

- auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, von denen Absatz 4 durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, und

- auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 9 in Verbindung mit Abs. 3 Satz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, von denen Absatz 1 Nr. 9 durch Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) und Absatz 3 Satz 5 durch ... des Gesetzes vom... [3. ÄndG] geändert worden ist, und in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit:

*Diese Verordnung 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) und der Entscheidung der Kommission 2002/844/EG vom 23. Oktober 2002 zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG hinsichtlich des Termins für den Wechsels des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr (ABl. EG Nr. L 289 S. 30).

Artikel 1

Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. "Zugtrasse" denjenigen Anteil der Schienenwegkapazität eines Betreibers der Schienenwege, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
2. "Schienenwegkapazität" die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen;
3. "Zuweisung" die Zuweisung von Zugtrassen durch einen Betreiber der Schienenwege;
4. "Koordinierung" das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zu finden;
5. "überlastete Schienenwege" einen Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann;

6. "Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität" eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Schienenwegabschnitts als "überlastet" führen;
7. "Netz" oder "Schienennetz" die Gesamtheit der Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege;
8. "Netzfahrplan" die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden;
9. "Rahmenvertrag" eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.

§ 3

Leistungen, Fahrgastinformationen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Benutzung der von ihnen betriebenen in Anlage 1 Nr. 2 genannten Einrichtungen diskriminierungsfrei zu gewähren und die in Anlage 1 Nr. 2 und 3 beschriebenen Leistungen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören, diskriminierungsfrei zu erbringen. Betreiber der Schienenwege sind zusätzlich verpflichtet, die von ihnen betriebenen Schienenwege, die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zur Nutzung bereitzustellen, Zugtrassen nach Maßgabe dieser Verordnung zuzuweisen und die in Anlage 1 Nr. 1 beschriebenen Leistungen zu erbringen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können darüber hinaus Leistungen nach Anlage 1 Nr. 4 erbringen.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Personenbahnhöfe betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus jeweils zum Fahrplanwechsel zum Aushang gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen aller öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen

die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach den Sätzen 1 und 2 entstehenden Kosten anteilig. Im Falle der Nichteinigung über die Kostentragung entscheidet auf Antrag eines beteiligten Unternehmens das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 4

Schienennetz-Benutzungsbedingungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, Benutzungsbedingungen (Schienennetz-Benutzungsbedingungen) für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 1 genannten Leistungen zu erstellen und diese entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder

2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Der Betreiber der Schienenwege hat Zugangsberechtigten auf deren Verlangen gegen Erstattung der Aufwendungen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen zuzusenden.

(2) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen müssen mindestens die in Anlage 2 festgelegten und die sonst nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen enthalten. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

(3) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten.

(4) Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Bei der Veröffentlichung ist darauf hinzuweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und anzugeben, auf welchem Wege diese Stellungnahmen erfolgen können.

(5) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Sie treten mit dem Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen in Kraft.

(6) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Sie sind für die Beteiligten verbindlich; hiervon bleiben Allgemeine Geschäftsbedingungen, die in ihnen enthalten sind, unberührt.

§ 5

Sicherheitsleistung, Geschäftsgeheimnis

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können von Zugangsberechtigten, mit Ausnahme der nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die Stellung einer Sicherheitsleistung in angemessener Höhe im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen verlangen. Die Grundsätze für die Stellung einer Sicherheitsleistung sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und zusätzlich von den Betreibern der Schienenwege der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitzuteilen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, das Geschäftsgeheimnis jedes Zugangsberechtigten hinsichtlich der erhaltenen Angaben zu wahren.

§ 6

Antragstellung

(1) Zugangsberechtigte können bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen stellen, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes müssen die Zuweisung an ein von ihnen im Zeitpunkt der Antragstellung benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können die Zuweisung an sich oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen, das spätestens zum Ablauf der in § 8 Abs. 1 Nr. 6 genannten Frist dem Betreiber der Schienenwege benannt werden muss. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für die in Anlage 1 Nr. 1 beschriebenen Leistungen.

(2) Zugangsberechtigte können Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, bei einem dieser Betreiber der Schienenwege beantragen. Der Antrag soll bei dem Betreiber der Schienenwege gestellt werden, dessen Schienenwege überwiegend genutzt werden. Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen zu beantragen. Der Betreiber der Schienenwege kann Erstattung seiner Kosten verlangen.

(3) Die Betreiber der Schienenwege können für die Anmeldung von Zugtrassen in mehreren Schienennetzen gemeinsame Einrichtungen schaffen. Ihre Errichtung und ihr Sitz sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen. Zugangsberechtigte haben ihre Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen dort zu stellen.

§ 7

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen

(1) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sollen insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Zugtrassen vereinbaren. Sie sind verpflichtet, an der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren mitzuwirken. Sie haben sicherzustellen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachter eingeladen wird.

(2) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 beteiligten Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Zugtrassen wesentlichen Kriterien den Zugangsberechtigten auf deren Anfrage mitzuteilen. Sie können sich dazu einer gemeinsamen Stelle bedienen.

(3) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 legen die Betreiber der Schienenwege notwendige Kapazitätsreserven für Anträge nach § 14 fest.

(4) Absatz 1 Satz 1 sowie die Absätze 2 und 3 gelten für die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege im Inland entsprechend. Sie können die dafür erforderlichen gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

§ 8

Zuweisungsverfahren

(1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, folgendes Verfahren für die Festlegung und Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans einzuhalten:

1. Vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen sind spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen, die Zuweisung vornehmenden Stellen im Wege der Zusammenarbeit nach § 7 festzulegen.
2. Die Betreiber der Schienenwege haben im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 7 Abs. 4 unverzüglich eine gemeinsame Frist festzulegen, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können; die Frist ist entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen; sie darf einen Monat nicht unterschreiten und beginnt mit der Veröffentlichung; wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, kann binnen dieser Frist zu etwaigen Auswirkungen des künftigen Netzfahrplans auf seine Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen Stellung nehmen.
3. Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Verfahren nach § 9 durchzuführen.
4. Die Betreiber der Schienenwege haben spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.
5. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, allen Zugangsberechtigten, die innerhalb der nach Nummer 2 festgelegten Frist Anträge gestellt haben, mindestens einen Monat lang Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu geben; Beginn und Ende der Frist sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.
6. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, binnen einer von ihnen festzulegenden Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen; nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

7. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs haben die Betreiber der Schienenwege ihre Angebote nach § 11 abzugeben oder die Ablehnung mitzuteilen.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie das Eisenbahn-Bundesamt und, soweit der internationale Verkehr betroffen sein könnte, über das Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

(3) Der Betreiber der Schienenwege kann in seinen Schienennetz-Benutzungsbedingungen die Form der Stellungnahmen nach Absatz 1 Nr. 2 vierter Halbsatz und Nr. 5 festlegen und die Übermittlung an ihn auf den elektronischen Weg beschränken. Die Stellungnahmen sind, sofern dem in der Stellungnahme nicht widersprochen wird, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 9

Netzfahrplanerstellung, Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Schienenwege

(1) Die Betreiber der Schienenwege sollen, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattgeben. Über Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(2) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.

(3) Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Er kann dazu Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festzulegen.

(4) Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 13 ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

1. grenzüberschreitende Zugtrassen,
2. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

(5) Bei der Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren nach Absatz 4 hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

1. bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 4 Nr. 2 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.

(6) Ist eine Entscheidung auf der Grundlage der Absätze 4 und 5 nicht möglich, sind die Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege aufzufordern, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlen wäre. Die Angebote sind dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über das Eisenbahn-Bundesamt zuzuleiten, das die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist nach Satz 1 über die Angebote und deren Höhe informiert. Der Betreiber der Schienenwege hat gegenüber dem Zugangsberechtigten, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, das Angebot nach § 11 Abs. 1 zu machen. Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig.

(7) Vertakteter Verkehr ist eine Eisenbahnverkehrsleistung, die grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tage mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird. Abweichungen hiervon können durch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsart, insbesondere des Güterverkehrs, begründet sein.

§ 10

Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Eisenbahninfrastruktureinrichtungen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 und 3 genannten Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. § 4 Abs. 1 und 3 gilt entsprechend.

(2) Zugangsberechtigte können bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträge auf Zugang zu den in Anlage 1 Nr. 2 genannten Einrichtungen und auf Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 und 3 genannten Leistungen in entsprechender Anwendung des § 6 Abs. 1 stellen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu den in Anlage 1 Nr. 2 genannten Einrichtungen und auf Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 und 3 genannten Leistungen stattgeben. Über diese Anträge darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(4) Falls die betreffenden Leistungen nach Anlage 1 Nr. 2 und 3 nicht vom Betreiber der Schienenwege des überwiegend genutzten Schienenweges angeboten werden, muss dieser bemüht sein, die Erbringung dieser Leistungen zu vermitteln. In diesem Fall kann der Betreiber der Schienenwege vom Zugangsberechtigten verlangen, seine Kosten zu ersetzen, auch wenn ein Vertrag nicht zustande kommt.

(5) Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten.

(6) Kommt eine Einigung nicht zustande,

1. hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind;

2. kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen auf Zugang zu den in Anlage 1 Nr. 2 Buchstabe h genannten Einrichtungen und auf Erbringung der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, in dessen Eigentum diese Einrichtungen stehen, sofern die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

(7) Für Angebote des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder die Ablehnung von Anträgen gilt § 11 Absatz 1 Satz 1 bis 4 entsprechend.

§ 11

Rechte an Zugtrassen

(1) Nach Ablauf der Frist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen und diese zu begründen. Die Erklärung erfolgt gegenüber den Zugangsberechtigten oder den von diesen benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Haben Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 oder 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Zuweisung an sich beantragt, ist, insoweit abweichend von Satz 2, das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, soweit die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen vereinbart werden sollen, einem von ihnen nach § 6 Abs. 1 Satz 3 benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu machen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden. Zugtrassen dürfen nicht an Dritte übertragen werden. Die Benutzung von Zugtrassen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte des Bundes oder einer nach dem Regionalisierungsgesetz zuständigen Stelle wahrnimmt, gilt nicht als Übertragung.

(2) Das Recht, eine Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Zugangsberechtigten längstens bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

(3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eintritt. Der Betreiber der Schienenwege kann dem Eintritt des Drittunterneh-

mens widersprechen, wenn es den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt. Tritt ein Drittunternehmen in den Vertrag ein, so haften es und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Schienenwege als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die durch den Eintritt des Dritten entstehenden Aufwendungen.

(4) Im Fall des Absatzes 1 Satz 3 wird die Vereinbarung mit dem Zugangsberechtigten erst wirksam, wenn diejenige zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande gekommen ist. Rechte an Zugtrassen dürfen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung nicht besteht.

§ 12

Besonderes Kündigungsrecht

Wird das Recht aus einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktureinrichtung, ist das Angebot gegenüber dem Dritten unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.

§ 13

Rahmenverträge

(1) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können einen Rahmenvertrag über die Benutzung von Schienenwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat. In einem Rahmenvertrag kann für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, insbesondere festgelegt werden, inwieweit der Betreiber der Schienenwege inner-

halb einer im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite zu der beantragten Zugtrasse Varianten anzubieten hat. Die im Rahmenvertrag zu vereinbarende Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei Trassen zur Verfügung stehen können. Der Rahmenvertrag darf nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln. Dem Zugangsberechtigten ist bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 anzubieten.

(2) Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte auch im Übrigen nicht ausschließen.

(3) Im Rahmenvertrag sind Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.

(4) Rahmenverträge dürfen, soweit diese Verordnung nichts anderes bestimmt, nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden. Eine Rahmenfahrplanperiode hat eine Dauer von fünf Jahren. Die erste Rahmenfahrplanperiode endet am 31. Dezember [einsetzen: Jahreszahl des fünften auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres].

(5) Rahmenverträge sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit der Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Die Genehmigung ist zu erteilen bei einer Laufzeit

1. bis zu zehn Jahren bei Nachweis vertraglicher Bindungen, besonderer Investitionen oder sonstiger vergleichbarer Risiken,
2. von mehr als zehn Jahren ausschließlich bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen sowie sonstiger vergleichbarer Risiken,

die dem Rahmenvertrag zu Grunde liegen.

Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen

offen zu legen. Dies kann auch durch die Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(7) Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode haben die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums sind nach § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.

(8) Über Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(9) Liegen Anträge auf eine zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken.

(10) Kommt eine Einigung nicht zustande, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrages in entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 4 zu entscheiden. § 9 Abs. 5 und 6 gilt entsprechend.

(11) Nach Vertragsschluss auf der Grundlage der Koordinierung gemäß Absatz 9 und 10 können

1. weitere Rahmenverträge nach Absatz 5 Satz 1 jederzeit bis zum Ende der Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden,

2. weitere Rahmenverträge nach Absatz 5 Satz 2 jederzeit über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus geschlossen werden, wenn die vereinbarte Bandbreite und ihre zeitliche Lage für die folgenden Rahmenfahrplanperioden nicht geändert wird.

§ 14

Gelegenheitsverkehr

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen Frist, die vier Wochen nicht übersteigen darf, ein

Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen oder in einer längeren in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist angenommen werden.

(2) Abweichend von Absatz 1 hat der Betreiber der Schienenwege bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Der Betreiber der Schienenwege kann nur im Fall besonders aufwändiger Bearbeitung von dieser Frist abweichen. Die Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, und die daraus resultierenden Fristen sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Das Angebot kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

(3) Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität müssen allen Zugangsberechtigten auf Verlangen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese Erstattung kann bei Vertragsschluss verrechnet werden.

(4) Die Betreiber der Schienenwege haben die voraussichtlich erforderliche Schienenwegkapazität innerhalb des Netzfahrplans vorzuhalten, um auf zu erwartende Anträge nach den Absätzen 1 und 2 reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Schienenwegen.

§ 15

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Zur Beseitigung von Störungen des Bahnbetriebs hat der Betreiber der Schienenwege alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Der Betreiber der Schienenwege hat in Abstimmung mit der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde einen Notfallplan aufzustellen, nach dessen Maßgabe die Eisenbahnaufsichtsbehörde über gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb zu unterrichten ist und in dem die Stellen benannt sind, die darüber hinaus bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb zu unterrichten sind.

(2) Bis zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege, soweit es erforderlich ist, die Nutzung zugewiesener Zugtrassen ohne Ankündigung untersagen. Eisenbahnverkehrsun-

ternehmen sind verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege zur Beseitigung der Störung auf seinen Antrag Hilfe zu leisten. Sie können vom Betreiber der Schienenwege Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

§ 16

Überlastete Schienenwege

Liegen überlastete Schienenwege vor, hat der Betreiber der Schienenwege dies unverzüglich der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt für überlastet zu erklären. Eine Mitteilung hat auch bei Schienenwegen zu erfolgen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung ist entsprechend § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen.

§ 17

Kapazitätsanalyse

(1) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 18 umgesetzt wird.

(2) Die Kapazitätsanalyse dient der Untersuchung der Engpässe bei der Schienenwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann. Gegenstand der Analyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren, die Benutzung und deren Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität. Zu prüfen sind insbesondere Maßnahmen zur Umleitung von Zügen, zur zeitlichen Verlagerung von Verkehrsleistungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenweges, einschließlich kurz- und mittelfristiger Abhilfemaßnahmen.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Schienenweg als überlastet ausgewiesen wurde.

§ 18

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach vorheriger Beteiligung der Nutzer der betreffenden überlasteten Schienenwege einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu erstellen und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorzulegen.

(2) Im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität sind darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen,
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Weegeentgelte.

Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden sollen. Hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen. Die Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen richtet sich, sofern die Maßnahmen durch den Betreiber der Schienenwege nicht ausschließlich selbst finanziert werden, bei Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegausbaugesetz, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht.

(3) Der Betreiber der Schienenwege darf die Entgelte gemäß § 21 Abs. 4 nicht erheben, wenn er

1. keinen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Der Betreiber der Schienenwege darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde weiterhin diese Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht zumutbar sind.

§ 19

Besondere Schienenwege

Sind mehrere geeignete Schienenwege vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen und diesen darin bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsleistungen nicht von der Nutzung der betreffenden Schienenwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist, und die betreffenden Fahrzeuge den technischen Betriebsmerkmalen des Schienenweges entsprechen.

§ 20

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege

- (1) Soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, können Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die Benutzung ihrer Schienenwege frei gestalten.
- (2) Finanziert ein Dritter Investitionen in die Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.
- (3) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch bei der Gestaltung der Entgelte zusammen zu arbeiten. Sie

müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes sicherzustellen. Sie können die dafür erforderlichen, geeigneten gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

§ 21

Entgeltgrundsätze für Schienenwege

- (1) Der Betreiber der Schienenwege hat das Entgelt für die Pflichtleistungen (Anlage 1 Nr. 1) grundsätzlich in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
- (2) Die Entgelte sind so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung haben für das gesamte Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege zu gelten.
- (3) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden.
- (4) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf einem bestimmaren Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.
- (5) Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden.
- (6) Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Entgelte über angemessene Zeiträume gemittelt werden.
- (7) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen. Sie sind bei nicht vertragsgemäßem Zu-

stand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu mindern.

(8) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege sind einen Monat vor dem Fristbeginn nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 nach § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen oder zuzusenden. Sie gelten für die gesamte neue Fahrplanperiode.

§ 22

Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen für Schienenwege

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat Aufschläge gegenüber dem Entgelt nach § 21 Abs. 1 zu erheben, um mindestens seine Kosten für die Pflichtleistungen (Anlage 1 Nr. 1) insgesamt und unter Berücksichtigung der Entgeltnachlässe nach § 23 auszugleichen. Die Aufschläge können sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden, wobei die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist. Die zuständige Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen von Satz 1 genehmigen, wenn die Kosten anderweitig ausgeglichen werden.

(2) Im Falle von künftigen Investitionsvorhaben oder von Vorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurden, darf der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten des Schienenweges oder eine Verminderung der Kosten bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Zu einer derartigen Entgelterhebung können auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos gehören.

(3) Die zuständige Aufsichtsbehörde kann durch eine Allgemeinverfügung alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen des Absatzes 1 Satz 1 freistellen, auch ohne dass die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 3 vorliegen müssen.

§ 23

Entgeltnachlässe für Schienenwege

(1) Entgeltnachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, soweit nicht in Absatz 2 etwas anderes geregelt ist. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(2) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Schienenwegabschnitte Entgeltregelungen einführen, die für alle Zugangsberechtigten gelten und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(3) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(4) Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche Entgeltnachlässe zu gewähren.

§ 24

Entgelte für Eisenbahninfrastruktureinrichtungen

(1) Soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, können Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 bis 4 genannten Leistungen die Entgelte frei gestalten.

(2) Finanziert ein Dritter Investitionen in Eisenbahninfrastruktureinrichtungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle

Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(3) Sofern ein gesondertes Entgelt für den Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen erhoben wird, gelten die §§ 21 bis 23 entsprechend. Eisenbahninfrastrukturunternehmen können hiervon zu Gunsten der Zugangsberechtigten abweichen. Die Abweichungen dürfen nicht auf einzelne Zugangsberechtigte beschränkt werden.

(4) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen.

§ 25

Schlussbestimmungen, Übergangsregelungen

(1) Soweit in dieser Verordnung eine Veröffentlichung oder Bekanntmachung im Bundesanzeiger vorgesehen ist, kann diese auch im elektronischen Bundesanzeiger* erfolgen.

(2) § 4 Abs. 4 bis 6 ist erst ab dem 1. Juli 2005 anzuwenden.

* Amtlicher Hinweis: www.ebundesanzeiger.de

Anlage 1

(zu §§ 3, 21 und 24)

Für die Zugangsberechtigten zu erbringende Leistungen

1. Die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege umfassen:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen;
- b) die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen;
- c) die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen;
- d) alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Zugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst:

- a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
- b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;
- c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen;
- d) Güterbahnhöfe und -terminals;
- e) Rangierbahnhöfe;
- f) Zugbildungseinrichtungen;
- g) Abstellgleise;
- h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen;

i) Häfen.

3. Die Zusatzleistungen können umfassen:

a) Bereitstellung von Fahrstrom;

b) Vorheizen von Personenzügen;

c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;

d) kundenspezifische Leistungen für die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können umfassen:

a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;

b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;

c) technische Inspektion des rollenden Materials.

Anlage 2

(zu § 4 Abs. 2)

Inhalt der Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nach § 4 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Schienenweg

Es sind Angaben zu machen zur Art des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg.

2. Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze sind darzulegen. Es müssen Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Informationen zu den Entgelten für die in Anlage 1 aufgeführten Leistungen enthalten sein. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 21 Abs. 3 und 4 sowie der §§ 22 und 23 angewandt werden. Dieser Abschnitt muss ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen sowie Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten.

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenwegs, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. Es sind ferner Angaben zur Abwicklung und zu den Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben, insbesondere

- a) zum Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege;
- b) zu den Anforderungen an Zugangsberechtigte;
- c) zum Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens;

d) zu den Grundsätzen des Koordinierungsverfahrens;

e) zu Einzelheiten der Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen.

Es ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen und der dem Verfahren über Gelegenheitsverkehre unterliegenden Anträge sicherzustellen.

Artikel 2

Änderung der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung

Die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung vom 27. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3203), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 7. Juli 2000 (BGBl. I S. 1023), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe e werden der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe f angefügt:

"f) sich aus unternehmerischer Tätigkeit ergebende zollrechtliche Pflichten."

2. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5

Verfahren

(1) Der zuständigen Genehmigungsbehörde sind von Eisenbahnverkehrsunternehmen Angaben zur Sicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit für mindestens ein Jahr vorzulegen.

(2) Die zuständige Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag spätestens drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Angaben.

(3) Hat eine Genehmigungsbehörde eine Genehmigung erteilt, widerrufen oder geändert, so unterrichtet sie unverzüglich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften. Die Genehmigungsbehörden der Länder leiten ihre Unterrichtung über das Eisenbahn-Bundesamt.

(4) Hat das Eisenbahn-Bundesamt ernsthafte Zweifel daran, dass ein Unternehmen, das Tätigkeiten nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ausübt und dem die Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, so teilt es dies der Behörde des anderen Mitgliedstaates, die die Genehmigung erteilt hat, unverzüglich mit.“

Artikel 3

Änderung der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

Die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 5. April 2001 (BGBl. I S. 562) wird wie folgt geändert:

1. In § 3 wird die Angabe „§ 14 Abs. 5“ durch die Angabe „§ 14a Abs. 2“ ersetzt.

2. Die Anlage wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 102 wird die folgende Nummer 102 a eingefügt:

102 a	Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur aufgrund eines Verdachts, einer Beschwerde oder einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst, oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt worden ist	§ 14a Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG; § 4 BEVVG	nach Zeitaufwand
-------	--	---	------------------

b) Nach Nummer 103 wird die folgende Nummer 103 a eingefügt:

103 a	Anweisung auf Unterlassung der Beeinträchtigung des Rechts auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur	§ 14a Abs. 1 AEG	nach Zeitaufwand
-------	--	------------------	------------------

c) Nach Nummer 112 werden folgende Nummern 113 und 114 eingefügt:

113	Genehmigung der Laufzeit eines Rahmenvertrages über die Zuweisung von Zugtrassen	§ 13 Abs. 5 EIBV	nach Zeitaufwand
114	Zustimmung zur Erhebung von Entgelten bei mangelnder Fahrwegkapazität	§ 18 Abs. 4 EIBV	nach Zeitaufwand

d) Nach Nummer 202 wird folgende Nummer 203 eingefügt:

203	Erteilen einer Sicherheitsbescheinigung	§ 14 Abs. 6 AEG	nach Zeitaufwand
-----	---	-----------------	------------------

e) Folgender Abschnitt 6 wird angefügt:

„Abschnitt 6

Amtshandlungen der Trassenagentur

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
601	Anweisung zur Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur	§ 6 Abs. 1 BEVVG	nach Zeitaufwand
602	Widerspruch gegen Ergebnisse und Entscheidungen gemäß § 5 BEVVG	§ 6 Abs. 2 BEVVG	nach Zeitaufwand

Artikel 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft; gleichzeitig tritt die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3153) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Begründung

Allgemeiner Teil

Allgemeines

Mit der Novellierung werden folgende drei Richtlinien und eine Entscheidung der Kommission 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 Eisenbahnkapazität und die Sicherheitsbescheinigung,
- Entscheidung der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG hinsichtlich des Termins für den Wechsel des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr.

Im Wesentlichen wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (insbesondere Zuteilung von Zugtrassen und die Entscheidung über die Entgelte) neu geregelt.

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 liegt dann vor, wenn sie zu ihrer Eisenbahninfrastruktur Zugang auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften (§ 14 AEG) gewähren müssen. Die Differenzierung zwischen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und öffentlichen Betreibern der Schienenwege ist erforderlich, da den öffentlichen Betreibern der Schienenwege im Bereich des Netzzugangs besondere Pflichten auferlegt werden. Der öffentliche Betreiber der Schienenwege ist danach verpflichtet, die

von ihm betriebenen Schienenwege zur Nutzung bereitzustellen und bestimmte Mindestleistungen zu erbringen.

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

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. Das Angebot zum Abschluss eines Vertrages über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur muss das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen je nach Sachlage gegenüber dem Zugangsberechtigten oder einem vom Zugangsberechtigten bezeichneten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeben.

Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

1. Artikel 1 § 26 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 Nr. 1 AEG,
2. Artikel 2 § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7, Abs. 4 Nr. 1 AEG,
3. Artikel 3 § 26 Abs. 1 Nr. 9 AEG.

Die Verordnungen unterliegen der Zustimmung des Bundesrates.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen, der Überwachung der neuen detaillierteren Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität. Die für die Übernahme der neuen Aufgaben beim Eisenbahn-Bundesamt notwendigen zusätzlichen Planstellen sowie die erforderlichen Personal- und Sachausgaben werden im Einzelplan 12 erwirtschaftet. Der Gesamtplanstellenbedarf ist im Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften dargestellt.

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen 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 der quantitativen Faktoren des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sowie vom Umfang der notwendigen Eingriffshandlungen und der zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Länder

Nach Auffassung der Länder entstehen Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand bei den Aufsichtsbehörden der Länder durch den vermehrten Prüfungsumfang bei der Erteilung von Unternehmensgenehmigungen und der Bearbeitung der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität. Die Höhe der Ausgaben und Einnahmen kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden. Gebühreneinnahmen werden in dem Umfang erzielt, den die Gebührevorschriften der Länder vorsehen.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung bewirkt Kosten bei den Betreibern der Schienenwege, da auf diese eine Reihe neuer Aufgaben zukommen. Dies betrifft insbesondere die Pflicht zur internationalen und nationalen Zusammenarbeit, die Anhörungspflicht zum Netzfahrplan, die durchzuführenden Verfahren bei überlasteten Fahrwegen (Kapazitätsanalyse und Erstellung des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität) und die Umstellung des Preissystems (interne Ausweisung von Grenzkosten und der Aufschläge auf Grenzkosten für die Aufsichtsbehörde). Auch die Einführung neuer Gebührentatbestände für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes und der Trassenagentur induzieren zusätzliche Kosten. Die Höhe der zusätzlichen Kostenbelastungen kann nicht abgeschätzt werden.

Die bei den Betreibern der Schienenwege entstehenden Kostenbelastungen erhöhen, sofern sie diese an die Eisenbahnverkehrsunternehmen überwälzen, die Betriebskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen infolge gestiegener, in Rechnung gestellter Wegeentgelte. Ob bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die erhöhten Betriebskosten einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise für die von ihnen angebotenen Transportdienstleistungen auswirken, und ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Kos-

tenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen.

Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Weegeentgelte erwartet.

Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

§ 1

Die Vorschrift umschreibt den Anwendungsbereich der Verordnung.

§ 2

Die Begriffsbestimmungen entsprechen denen des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 2 Nr. 1 EIBV	Artikel 2 Buchst. l
§ 2 Nr. 2 EIBV	Artikel 2 Buchst. g
§ 2 Nr. 3 EIBV	Artikel 2 Buchst. a
§ 2 Nr. 4 EIBV	Artikel 2 Buchst. e
§ 2 Nr. 5 EIBV	Artikel 2 Buchst. c
§ 2 Nr. 6 EIBV	Artikel 2 Buchst. d
§ 2 Nr. 7 EIBV	Artikel 2 Buchst. i
§ 2 Nr. 8 EIBV	Artikel 2 Buchst. m
§ 2 Nr. 9 EIBV	Artikel 2 Buchst. f

Nummer 2 und 5

Bei der Bestimmung der Schienenwegkapazität oder eines überlasteten Schienenweges ist auf die tatsächlichen betrieblichen Verhältnisse abzustellen und nicht auf eine theoretische Kapazitätsgrenze ohne Zeitpuffer. Insbesondere muss die Begrenzung der gegenseitigen Behinderungen durch verspätete Züge auf ein für die praktische Betriebsabwicklung zuträgliches Maß berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang muss die unter Berücksichtigung aller Trassenwünsche erreichbare Leistungsqualität eine wesentliche Rolle spielen. Hierzu gibt es geeignete Methoden, die auf international anerkannte Verfahren zurückgehen, die die Leistungsfähigkeit der Schienenwege ermitteln.

Nummer 8

Zugbewegungen gehen gemäß § 34 EBO auf die freie Strecke über. Gleise werden jedoch auch für das Bilden und Auflösen von Zügen belegt. Diese Zeiten werden in großen Knoten schon heute in einem Belegungsplan erfasst. Dieser Belegungsplan, der üblicherweise kurz vor Fahrplanwechsel erstellt wird, ist nicht Teil des Netzfahrplans.

§ 3

Allgemeines

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind im durch die 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 (§ 14 Abs. 1 AEG).

Eisenbahninfrastrukturunternehmen können damit den Umfang der von ihnen betriebenen Infrastruktur oder der von ihnen angebotenen Leistungen selbst bestimmen und unterliegen nur insoweit dem Kontrahierungszwang. Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen jedoch Zugang und Leistungen grundsätzlich gantztägig gewährleisten. Weigert sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sind entsprechende Bescheide durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erlassen. Diese unterliegen jedoch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Unverhältnismäßige Belastungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind damit ausgeschlossen.

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 das Verfahren nach § 11 AEG (Stilllegung) durchlaufen.

Absatz 1

Satz 1

Die Regelung gilt für alle von § 14 AEG erfassten Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die in Anlage 1 Nr. 2 EIBV beschriebenen Anlagen und Leistungen gehen über den Bereich des Betreibers der Schienenwege hinaus. Wer derartige Anlagen betreibt und Leistungen erbringt, ist ein sonstiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 2 Abs. 3 AEG). Dem Zugangsberechtigten steht gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein unmittelbarer Anspruch auf diskriminierungsfreie Gewährung der Nutzung und auf diskriminierungsfreie Erbringung der Leistungen zu.

Satz 2

Die Regelung enthält die für den Netzzugang grundlegende Vorschrift. Die in Anlage 1 Nr. 1 EIBV beschriebenen Anlagen und Leistungen gehören zum Bereich des Betreibers der Schienenwege.

Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, die von ihm betriebenen Schienenwege zur Nutzung bereitzustellen und bestimmte Pflichtleistungen zu erbringen.

Absatz 2

Die Vorschrift umschreibt den Bereich von Leistungen, der für Eisenbahnverkehrsunternehmen nützlich sein kann, jedoch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, selbst wenn sie diese vorhalten, auf der Grundlage dieser Vorschrift nicht erbracht werden muss.

Absatz 3

Die bisherige Praxis soll nicht geändert, sondern gesetzlich abgesichert werden. Die am jeweiligen Bahnhof oder Haltepunkt vorhandenen Fahrgastinformationen (z.B. elektronische Anzeigetafeln, Durchsagen, Wagenstandsanzeiger) dürfen Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht ausschließen. Darüber hinaus müssen Fahrplaninformationen in Bahnhöfen oder sonstigen Haltepunkten einheitlich ausgehängt werden. Die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen dadurch entstehenden Kosten haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen. Die Kostenaufteilung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen richtet sich danach, in welchem Umfang sie die Leistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in Anspruch nehmen. Die Regelung erhöht die Transparenz des Angebotes der Eisenbahnverkehrsunternehmen und dient damit der weiteren Verbesserung der Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene.

§ 4

Absatz 1

Der Betreiber der Schienenwege muss seine Schienennetz-Benutzungsbedingungen veröffentlichen. Er hat dabei die Wahl zwischen einer Veröffentlichung im Bundesanzeiger oder im Internet. Es ist davon auszugehen, dass die Veröffentlichung im Internet von der weit überwiegenden Anzahl von Betreibern der Schienenwege genutzt werden wird. Für den Fall, dass ein Zugangsberechtigter weder Zugang zum Bundesanzeiger noch zum Internet hat, ist vorgesehen, dass der Betreiber der Schienenwege die Schienennetz-Benutzungsbedingungen auf Verlangen zusenden muss. Der Zugangsberechtigte muss dann die dafür entstehenden Aufwendungen (Druck- und Versandkosten) tragen.

Absatz 2

Die Vorschrift legt den Mindestinhalt der Schienennetz-Benutzungsbedingungen durch Verweis auf Anlage 2 fest. Es wird klargestellt, dass zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen auch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen gehören. Für die Schienennetz-Benutzungsbedingungen gilt

das Verfahren nach den Absätzen 4 und 5. Nicht zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen gehört die Liste der Entgelte. Für diese gilt die Sonderregelung nach § 21 Abs. 8 EIBV.

Absätze 3 und 4

Die Zugangsberechtigten müssen sich vor Antragstellung über die Bedingungen des Zugangs informieren können. Um dem Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zu geben, auf Kundenwünsche einzugehen, ist bei einer Neufassung, dazu gehört auch die erstmalige Erstellung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen, den Zugangsberechtigten einen Monat lang Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Für die Art der Veröffentlichung gelten die Regelungen des Absatzes 1. Auf Grund der Stellungnahmen kann der Betreiber der Schienenwege seinen Entwurf ändern, er ist dazu jedoch nicht verpflichtet. Für den geänderten Entwurf muss nicht erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

Absatz 5

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist zur Antragstellung für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Sie treten mit dem Ablauf der Anmeldefrist für den Netzfahrplan in Kraft. Damit gelten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sowohl für Verträge, die sich auf den Netzfahrplan beziehen als auch für Verträge im Gelegenheitsverkehr.

Absatz 6

Satz 1 entspricht § 8 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Durch Satz 2 wird die Verbindlichkeit der Schienennetz-Benutzungsbedingungen angeordnet, da sonst ein geordnetes Verfahren nicht möglich wäre. Inwieweit die Allgemeinen Geschäftsbedingungen, die in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthalten sind, Vertragsbestandteil werden, richtet sich nach den allgemeinen Regeln.

§ 5

Absatz 1

Der Betreiber der Schienenwege kann, um das Zuweisungsverfahren sachgerecht zu gestalten, und um eine angemessene Sicherheit für die Bezahlung der bestellten Zugtrassen zu erlangen, die Stellung einer Sicherheitsleistung in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festlegen. Diese kann nicht von staatlichen Stellen nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG verlangt werden. Die Regelung muss in Anbetracht der vergleichbaren Interessenlage über den Wortlaut des Art. 16 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2001/14/EG hinaus auch für die sonstigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelten, zu deren Einrichtungen Zugang zu gewähren ist. Diese Anforderungen unterliegen dem

Diskriminierungsverbot. Entsprechende Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitzuteilen.

Absatz 2

Die Vorschrift verpflichtet Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Wahrung des Geschäftsgeheimnisses der Zugangsberechtigten.

§ 6

Absatz 1

Jedem Zugangsberechtigten (§ 14 Abs. 2, 3 AEG) steht das Recht zur Anmeldung von Zugtrassen und Pflichtleistungen zu. Dies ist die Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes durch den Betreiber der Schienenwege. Das Angebot muss der Betreiber der Schienenwege je nach Sachlage gegenüber dem Zugangsberechtigten oder einem vom Zugangsberechtigten bezeichneten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeben.

Die Regelung entspricht § 4 Abs. 1 und 3 der geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung für den Netzzugang der zuständigen Stellen der Länder. Sie wird durch § 14 Abs. 2 AEG auf alle Unternehmen ausgedehnt, die Güter mit der Eisenbahn transportieren wollen (z.B. Verloader, Spediteure und KLV-Unternehmen). Dies ist für diese Unternehmen vorteilhaft, da sie nicht auf fertige Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen warten müssen, sondern sich selbst aktiv bereits an der Trassenkonstruktion beteiligen können. Sie haben dadurch die Möglichkeit, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Regelung erschwert auch das Verfahren mit den Betreibern der Schienenwege nicht, da Unternehmen, die Güter mit der Eisenbahn transportieren wollen, zum Zeitpunkt der Antragstellung verpflichtet sind, das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das für sie die Transporte durchführen soll, zu benennen. Somit werden die technischen Verhandlungen (Vereinbarung der Sicherheitsbestimmungen, Parameter des Zugs etc.) ausschließlich zwischen den Betreibern der Schienenwege und den Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfinden. Bund und Ländern wird darüber hinaus das Recht eingeräumt, Trassen und sonstige Nutzungsrechte unmittelbar zu erlangen. Die Sonderstellung von Bund und Ländern rechtfertigt sich aus ihrer Gemeinwohlverpflichtung (§ 15 AEG).

Absatz 2

Zur Erleichterung des Verfahrens können sich Zugangsberechtigte eines einzigen Betreibers der Schienenwege bedienen, um Zugangsrechte zu Schienennetzen anderer Betreiber zu erlangen. Der Betreiber der Schienenwege wird in diesem Fall nur als Vermittler tätig. Er kann für seine Tätigkeit die Erstattung seiner Kosten verlangen. Von der Vorschrift umfasst werden auch vorberei-

tende Tätigkeiten, namentlich die Ausarbeitung verschiedener möglicher Fahrtrouten und die Ermittlung der davon abhängigen verschiedenen Entgelte. Um den Betreiber der Schienenwege, der nur einen geringen Teil der beantragten Trasse zur Verfügung stellt, zu entlasten, soll der Antrag bei dem Betreiber der Schienenwege gestellt werden, dessen Schienenwege überwiegend genutzt werden.

Absatz 3

Die Vorschrift korrespondiert mit § 7 Abs. 2 und 4 EIBV. Die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege kann auch so organisiert werden, dass diese eine gemeinsame Institution schaffen. In diesem Fall müssen sich die Zugangsberechtigten unmittelbar an diese gemeinsame Einrichtung wenden.

§ 7

Absatz 1

Die Vorschrift legt die Grundzüge der internationalen Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege fest. Welcher institutionelle Rahmen für die Zusammenarbeit geschaffen wird, obliegt den Betreibern der Schienenwege. Wesentlich ist die Vereinbarung grenzüberschreitender Zugtrassen. Aufgrund ihrer bisherigen Erfahrungen können die Betreiber der Schienenwege den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen abschätzen. Diese können vorab ohne Antrag eines Zugangsberechtigten zwischen den Betreibern der Schienenwege vereinbart werden. Erst wenn diese Zugtrassen festliegen, können die nationalen Netzfahrpläne erstellt werden, da sich die nationalen Verkehre an den international vereinbarten Zugtrassen orientieren müssen. Die von den Betreibern der Schienenwege untereinander vereinbarten internationalen Zugtrassen werden im üblichen Verfahren an Zugangsberechtigte vergeben.

Absatz 2

Da im Rahmen der Zusammenarbeit der verschiedenen Betreiber der Schienenwege bereits grundlegende Entscheidungen für die künftige Gestaltung der Fahrpläne mit Auswirkungen auch auf die nationalen Netzfahrpläne getroffen werden, sind zur Erhöhung der Transparenz die in der Vorschrift genannten Einzelheiten öffentlich zugänglich zu machen. Damit nicht jeder Teilnehmer einzeln tätig werden muss, ist eine gemeinsame Stelle zugelassen.

Absatz 3

Bei der Vereinbarung grenzüberschreitender Zugtrassen soll genügend Spielraum für Anträge nach § 14 EIBV gelassen werden.

Absatz 4

Die Pflicht zur Zusammenarbeit wird im erforderlichen Umfang auf nationale Verkehre ausgedehnt. Zur Erleichterung des Verfahrens können gemeinsame Einrichtungen geschaffen werden.

§ 8

Absatz 1

Die Vorschrift legt den Ablauf des Zuweisungsverfahrens fest.

Nummer 1

Die Betreiber der Schienenwege im Inland sind gemäß § 7 EIBV verpflichtet, an der Konstruktion der internationalen Trassen mitzuwirken.

Nummer 2

Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen

Um das Verfahren in Deutschland einheitlich zu gestalten, sind die inländischen Betreiber der Schienenwege verpflichtet, eine gemeinsame Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen festzulegen. Die Festlegung der Frist hat sich an internationalen Vereinbarungen und Gepflogenheiten zu orientieren. Der Fristbeginn kann nur nach der Festlegung der vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen liegen, da diese bei der Antragstellung bekannt sein müssen.

Verfahren ohne Zuweisung von Zugtrassen

Nach Art. 20 Abs. 3 der Richtlinie 2001/14/EG muss Dritten Gelegenheit zur Stellungnahme zu etwaigen Auswirkungen des künftigen Netzfahrplans auf ihre Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen gegeben werden. Durch die Beteiligung Dritter sollen möglichst umfassende Informationen über die Bedürfnisse des Transportmarktes erhalten werden. Die Informationen nützen jedoch dem Betreiber der Schienenwege wenig, da er selbst nicht auf den Transportmarkt reagieren kann. Im Übrigen wären die Informationen nach Erstellung des Netzfahrplanentwurfs wenig nützlich, da der Entwurf, wenn keine Trassenanmeldungen vorliegen, nicht geändert werden wird. Sinnvoll ist eine Informationsbeschaffung daher nur dann, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diese Informationen zugreifen können, bevor der Netzfahrplanentwurf feststeht und ihre Trassenanmeldungen darauf einrichten können. Die entsprechende Regelung über den Zugang zu den Informationen befindet sich in Absatz 3.

Wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, wird damit im Ergebnis besser gestellt als nach dem Verfahren in der Richtlinie. Während er nach dem Verfahren in der Richtlinie warten muss, welche Eisenbahnverkehrsleistungen ange-

boten werden, kann er mit der Regelung der Verordnung Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die von ihm gewünschten Transportleistungen aufmerksam machen und diese so in die Lage versetzen, die entsprechenden Zugtrassen zu beantragen. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen muss im Zeitpunkt der Anmeldung die künftigen Transportleistungen abschätzen können. Das ist auch für Dritte zumutbar, die Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen,

Nummer 3 und 4

Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren so durchzuführen, dass der Netzfahrplanentwurf binnen vier Monaten erstellt werden kann.

Nummer 5 und 6

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs besteht Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Korrektur berechtigter Beanstandungen. Danach steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest. Der Betreiber der Schienenwege muss ein internes Verfahren schaffen, das geeignet ist, den Netzfahrplanentwurf in angemessener Zeit noch verändern zu können, um berechtigten Belangen Rechnung tragen zu können.

Nummer 7

Der endgültige Netzfahrplanentwurf ist die Grundlage für die Angebote der Betreiber der Schienenwege an die in § 11 EIBV Genannten zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 AEG.

Absatz 2

Die Vorschrift enthält das mit der Entscheidung der Kommission vom 23.10.2002 zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG geänderte Datum für den Wechsel des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr.

Absatz 3

Nachdem der Kreis der zur Stellungnahme Berechtigten nach Absatz 1 Nr. 2 nicht eingrenzbar ist, und der nach Absatz 1 Nr. 5 sehr groß sein kann, wird dem Betreiber der Schienenwege das Recht zugebilligt, Formulare für diese Stellungnahmen vorzuschreiben und die Übermittlung auf den elektronischen Weg festzulegen. Andernfalls könnte das Verfahren nicht vernünftig gesteuert werden. Die Informationen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen, sofern der Stellungnehmende nicht widerspricht. Eine Einstellung in das Internet ist erlaubt.

§ 9

Absatz 1

Die Vorschrift enthält die grundlegende Regelung für die Zuweisung von Zugtrassen.

Absatz 2

Die Vorschrift stellt klar, dass schon bei der Fahrplanerstellung Wartungsarbeiten, d. h. eventuelle Sperrungen bestimmter Streckenabschnitte, berücksichtigt werden müssen.

Absatz 3

Der Betreiber der Schienenwege hat auf die bestmögliche Nutzung der Schienenwegkapazität hinzuwirken. Dazu ist er verpflichtet, entsprechende Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten zu führen. Als Entscheidungsgrundlage kann er jedem Zugangsberechtigten Alternativen anbieten, die für alle Beteiligten einen Kompromiss erlauben.

Absatz 4

Kann in Verhandlungen mit den Beteiligten eine einvernehmliche Lösung nicht gefunden werden, soll der Betreiber der Schienenwege nach den in der Vorschrift genannten Prioritäten entscheiden. Dabei hat er die Prioritätsregelung nach § 19 EIBV zu beachten und, soweit ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, dem Vertragspartner in jedem Fall eine Zugtrasse innerhalb des vertraglich vereinbarten Rahmens zuzuweisen. Begründete Abweichungen sind möglich. Dies gilt insbesondere im Bereich der Sicherheit (Gefahrgutzüge). Bei jeder Entscheidung hat er die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

Nummer 1

Die Definition eines grenzüberschreitenden Verkehrs befindet sich in § 2 Abs. 2a AEG.

Nummer 2

Die Definition des Taktverkehrs befindet sich in Absatz 7. In das Netz eingebundener Verkehr entsteht durch die Verknüpfung mit anderen Verkehren (Umsteigezüge). Nicht nur der Taktverkehr, sondern auch die Realisierung eines logistischen Netzwerks soll Vorrang vor Einzeltrassen haben.

Nummer 3

Zur Stärkung des Güterverkehrs wird Einzelzugtrassen des Güterverkehrs Vorrang vor Einzelzugtrassen des Personenverkehrs gegeben.

Absatz 5

Satz 1

Konflikte können nicht nur zwischen den Kategorien nach Absatz 4, sondern auch innerhalb dieser Kategorien auftreten. Zur Lösung dieser Konflikte dient Absatz 5. Entscheidungsgrundlage ist das Regelentgelt für die in Streit stehenden Zugtrassen. Bei Konflikten zwischen mehr als zwei Zugtrassen ist die Summe der Regelentgelte maßgeblich. Bestehen zum Beispiel bei einer Zugtrasse vier Trassenkonflikte, muss der Betreiber der Schienenwege das Entgelt für diese eine Zugtrasse den Entgelten für die anderen vier Zugtrassen gegenüberstellen und dann nach der Höhe seiner Gesamteinnahmen entscheiden.

Satz 2

Die Vorschrift entspricht § 4 Abs. 5 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung für das Höchstpreisverfahren. Schon bisher war für Anmeldungen, die Verkehrsleistungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr ermöglichen sollen, die sonst zwingende Vergabe nach dem höchsten Preis nicht obligatorisch. Es ist daher zweckmäßig, die Regelung der Sonderstellung des Schienenpersonennahverkehrs schon auf die Ebene der Entscheidung zwischen Regelentgelten vorzuziehen.

Absatz 6

Die Vorschrift entspricht § 4 Abs. 5 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Sie gilt für den seltenen Fall, dass auch auf der Ebene der Regelentgelte keine Entscheidung möglich ist. Das Angebot ist an das Eisenbahn-Bundesamt zu senden, das die übrigen Bieter informiert. Damit ist ein ordnungsgemäßer Ablauf der Versteigerung gewährleistet. In das Höchstpreisverfahren sind die gesamten streitigen Zugtrassen mit einzubeziehen.

Absatz 7

Ziel der Regelung ist, einen Kernbereich festzulegen, in dem unstrittig Taktverkehr vorliegt. Abweichungen sind möglich. Es kommt hierbei auf die Verkehrsanschauung an, die je nach Verkehrsart unterschiedlich sein kann. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr, da dieser typischerweise in den Tagesrandlagen durchgeführt wird und damit möglicherweise die für den Personenverkehr sinnvolle Definition schon aus tatsächlichen Gründen nicht erfüllen kann.

§ 10

Absatz 1

Über den Bereich des Betreibers der Schienenwege hinaus sind auch sonstige Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 3 Abs. 1 EIBV verpflichtet, Zugang zu gewähren und Leistungen zu erbringen. Daher wird für die Erbringung von Leistungen zur Erhöhung der Transparenz das Aufstellen von Nutzungsbedingungen vorgeschrieben.

Absatz 2

Alle Zugangsberechtigten können den Zugang zu Einrichtungen und die Erbringung von Leistungen gemäß § 3 Abs. 1 EIBV unter den Bedingungen des § 6 EIBV beantragen.

Beim Zugang zu Serviceeinrichtungen steht nicht der Zugang selbst, sondern die Erbringung der Leistung im Vordergrund. Derjenige, der den Schienenzugang zu seiner Einrichtung gewährt, erbringt auch die damit verbundene Leistung (z.B. Werkstätten und Tankstellen). Einen bloßen Zugangsanspruch kann es in diesen Fällen schon nach der üblichen Verkehrsanschauung nicht geben. Die bisherige Praxis soll jedoch nicht geändert werden. Bei Rangierbahnhöfen ist es z.B. teilweise üblich, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst rangiert.

Absatz 3

Die Vorschrift entspricht der Regelung für Schienenwege in § 9 Abs. 1 EIBV.

Absatz 4

Schienenwege und die zugehörigen Anlagen, wie Bahnhöfe, müssen nicht vom selben Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden. Um jedoch den Netzzugang insgesamt zu erleichtern, muss der Betreiber der Schienenwege bemüht sein, derartige Leistungen zu vermitteln. Dazu ist z.B. durch interne Verfahren sicherzustellen, dass er die entsprechenden Stellen in vertretbarer Zeit ansprechen und so die Vermittlung in die Wege leiten kann.

Absatz 5

Die Vorschrift entspricht der Regelung für Schienenwege in § 9 Abs. 3 EIBV. Sofern eine Einigung binnen 14 Tagen nicht erzielt werden kann, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sofern nicht besondere Gründe vorliegen, nach Absatz 6 zu entscheiden.

Absatz 6

Nummer 1

Die Regelung der Streitentscheidung für Schienenwege wird nicht übernommen. Die Nutzung sonstiger Eisenbahninfrastruktureinrichtungen ist die Folge der Nutzung von Zugtrassen. Die Prioritätsentscheidung für die Nutzung sonstiger Eisenbahninfrastruktureinrichtungen ist daher davon abhängig, ob die Nutzung eine notwendige Folge der vereinbarten Zugtrassen ist.

Nummer 2

Die Regelung nach Nummer 1 kann für Werkstätten nicht übernommen werden, da deren Belegung nicht unmittelbar mit einer Zugtrassenzuweisung zusammenhängt.

Nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG darf die Erbringung der in Anhang II Nr. 2 (Anlage 1 Nr. 2 EIBV) genannten Leistungen nur abgelehnt werden, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind. Werkstattleistungen gehören hierzu.

Probleme bei der Inanspruchnahme von Werkstattleistungen sind nicht zu erwarten, da Werkstätten für Eisenbahnfahrzeuge in Deutschland üblicherweise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder von Haltern von Eisenbahnfahrzeugen selbst betrieben werden, die diese auf ihre eigenen Bedürfnisse abstimmen.

Wenn Dritte rechtlich in die Lage versetzt werden würden, Leistungen in den Werkstätten ohne Rücksicht auf die Betriebsführung des die Werkstatt betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmens einklagen zu können, würden die Abläufe dieses langfristig geplanten, komplexen Systems nachhaltig gestört werden können. Hinzu kommt, dass das die Werkstatt betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen steuernden Einfluss auf den Auftragseingang Dritter hat, was temporär zu unwirtschaftlichen Überkapazitäten oder Bedarfsunterdeckung führen würde.

Die vollständige Öffnung der Werkstätten, verbunden mit dem Zurückdrängen des bisherigen Hauptnutzers, ist daher nicht zielführend. Da zudem die Richtlinie 2001/14/EG, allerdings bezogen auf Fahrwegkapazität, in Anhang I Nr. 3 Buchstabe g die Möglichkeit eröffnet, den Grad der bisherigen Inanspruchnahme bei der Festlegung von Rangfolgen zu berücksichtigen, wird in Anlehnung an § 19 Abs. 4 Nr. 4 GWB dieses Modell der Regelung des Zugangs zu Werkstätten zu Grunde gelegt. Nach § 19 Abs. 4 Nr. 4 GWB müssen eigene Netze oder andere Infrastruktureinrichtungen dann nicht zur Verfügung gestellt werden, wenn das marktbeherrschende Unternehmen nachweist, dass die Mitbenutzung aus betriebsbedingten oder sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Die Einhaltung dieser Regelung unterliegt der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes.

Absatz 7

Der Abschluss von Vereinbarungen über den Zugang zu Serviceeinrichtungen ist erst dann sinnvoll, wenn feststeht, welche Zugtrassen endgültig zugewiesen werden. Die Regelung verpflichtet daher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Abgabe eines Angebotes, erst nachdem der Netzfahrplan feststeht.

§ 11

Absatz 1

Die Regelung korrespondiert mit § 6 Abs. 1 EIBV.

Absatz 2

Grundsätzlich können Verträge über eine Zugtrasse nur für eine Fahrplanperiode geschlossen werden. Ausnahmen gelten für Rahmenverträge gemäß § 13 EIBV, die einer besonderen Kontrolle unterliegen.

Absatz 3

Hier wird die Schnittstelle zwischen Transportrecht (Vertrag zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader) und öffentlichem Eisenbahnrecht (Zugang) geregelt. Nach Transportrecht ist es dem Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich, zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag einen Dritten (ausführender Beförderer) zu beauftragen. Dies ist nach öffentlichem Eisenbahnrecht dann unproblematisch, wenn der Dritte selbst die dazu notwendige Zugtrasse hat. Es ist jedoch auch möglich, dass das aus dem Beförderungsvertrag verpflichtete Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugtrasse hat und nicht selbst transportieren will oder kann.

Nach öffentlichem Eisenbahnrecht unbedenklich wäre folgendes Verfahren:

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kündigt seine Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 AEG insoweit, der Dritte beantragt die Zugtrasse nach § 14 EIBV, und der Betreiber der Schienenwege weist ihm die Zugtrasse zu. Der juristische und organisatorische Aufwand zur Durchführung eines Beförderungsvertrages wird damit beträchtlich. Das gleiche Ergebnis kann leichter mit der Regelung eines Vertragseintritts erreicht werden.

Die Regelung entspricht § 651b BGB. Damit wird einerseits der Grundsatz gewahrt, dass zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Schienenwege eine unmittelbare vertragliche Beziehung bestehen muss und andererseits dem Bedürfnis der Praxis Rechnung getragen, bei der Ausführung von Beförderungsverträgen möglichst flexibel zu sein.

Absatz 4

Die Vorschrift regelt, dass Rechte an Zugtrassen nur ausgeübt werden können, wenn sowohl die Vereinbarung zwischen dem Zugangsberechtigtem und dem Betreiber der Schienenwege als auch die Vereinbarung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Schienenwege besteht.

§ 12

Die Regelung entspricht § 4 Abs. 7 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Es soll ausgeschlossen werden, dass ein Zugangsberechtigter eine Eisenbahninfrastruktureinrichtung über einen längeren Zeitraum nicht nutzt und zugleich für weitere Interessenten blockiert. Andernfalls könnte das verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, unterlaufen, und es könnten Konkurrenten vom Markt verdrängt werden. Diese Regelung gilt auch für die Inanspruchnahme von Zugtrassen auf der Grundlage eines Rahmenvertrages. Werden auf dieser Grundlage angemeldete Zugtrassen nach Vertragsschluss nicht genutzt, ist die Vorschrift uneingeschränkt auf diese Zugtrassen anwendbar. Im Fall der Nutzung durch einen Dritten behält das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere seinen Entgeltanspruch gegenüber dem Vertragspartner, dem gekündigt wurde, muss sich jedoch das vom Dritten gezahlte Entgelt anrechnen lassen.

§ 13

Absatz 1

Rahmenverträge haben sowohl für den Betreiber der Schienenwege als auch für Zugangsberechtigte besondere Bedeutung. Der Betreiber der Schienenwege kann damit das Auslastungsrisiko seiner Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimieren. Zugleich sind Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen, da vertragliche Zusagen eines Zugangsberechtigten bestimmte (neue oder ausgebaute) Strecken zu nutzen, Investitionen des Betreibers der Schienenwege erst ermöglichen können. Auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt der Vorteil eines Rahmenvertrags darin, dass er die gesicherte Grundlage für eigene Investitionen (z. B. in Fahrzeuge) bilden kann.

Ein Rahmenvertrag verschafft dem Zugangsberechtigten bei Trassenkonflikten eine gesicherte Position. Zwar kann nicht eine einzelne Zugtrasse vereinbart werden, es kann jedoch der zeitliche Rahmen festgelegt werden (z. B. volle Stunde + 10 Minuten), innerhalb dessen dem Zugangsberechtigten

rechtigten ein Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse zu machen ist. Dies bedeutet, dass dem Zugangsberechtigten innerhalb der vertraglich vereinbarten Grenzen eine Zugtrasse zusteht.

Der Verfahrensablauf gestaltet sich daher wie folgt:

Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrags eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Verfahren nach § 9 EIBV durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Damit wird dem Zweck eines Rahmenvertrages in zweierlei Hinsicht Rechnung getragen. Zum einen darf keine einzelne Zugtrasse durch den Rahmenvertrag zugewiesen werden, zum anderen erhält der Zugangsberechtigte eine Zugtrasse aus dem vertraglich vereinbarten Bereich.

Absatz 2

Durch Rahmenverträge darf die Nutzung des Schienennetzes durch Dritte nicht ausgeschlossen werden, da sonst der Netzzugang insgesamt gefährdet wäre. Daher sollen nur 75% der Schienenwegkapazität belegt werden. Die Regelung lässt in Einzelfällen Ausnahmen zu, da eine starre Obergrenze von 75 % eine markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs verhindern könnte. Zur Bestimmung der Schienenwegkapazität siehe die Begründung § 2 Nr. 2 und 5.

Absatz 3

Die Vertragspartner müssen sich im Rahmenvertrag über die Modalitäten für Änderung und Kündigung einigen. Sie können Ausgleichsregelungen für den Fall einer Kündigung vorsehen.

Absatz 4

Die Regelung folgt der Regelung für die Inanspruchnahme von Zugtrassen. Könnten Rahmenverträge für beliebige Zeitabschnitte in der Zukunft abgeschlossen werden, bestünde die Gefahr, dass eine vernünftige Trassenkonstruktion nicht mehr möglich wäre. Es könnten dann z.B. bestehende Rahmenverträge für den Schienenpersonenfernverkehr nach deren Vertragsende durch neue Rahmenverträge für Güterzugtrassen blockiert werden, obwohl es sinnvoll wäre, den Schienenpersonenfernverkehr für die Zukunft in gleicher Weise fortzuführen.

Die Regelung bietet daher den Vorteil, dass eine Fortführung von Verkehren nicht durch Einzelmaßnahmen gefährdet ist. Zudem können bis zum Ende des Zeitraums, bei vorhandener Kapazität, beliebige weitere Rahmenverträge geschlossen werden. Der Nachteil, dass die Laufzeit dieser Rahmenverträge immer kürzer wird, fällt gegenüber dem Vorteil eines koordinierten Verfahrens, in dem jeder Zugangsberechtigte die gleichen Möglichkeiten hat, nicht ins Gewicht.

Absatz 5

Die Regellaufzeit für Rahmenverträge beträgt fünf Jahre. Eine längere Laufzeit bedarf der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes. Vertragliche Bindungen nach Nummer 1 können insbesondere Verträge zwischen Eisenbahnen und Verladern sein. Es besteht auch die Möglichkeit, dass Aufgabenträger gemäß § 1 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz selbst Rahmenverträge abschließen. In diesem Fall ist es, da eine Aufgabe der Daseinsvorsorge erfüllt wird, gerechtfertigt, solche Verträge nicht den sonst üblichen Regelungen zu unterwerfen.

Absatz 6

Zur Erhöhung der Transparenz kann jeder Zugangsberechtigte die Offenlegung der wesentlichen Merkmale anderer Rahmenverträge beantragen.

Absatz 7

Die Vorschrift entspricht § 8 Abs. 1 Nr. 2 EIBV. Sie dient dazu, eine geordnete Abstimmung zwischen verschiedenen Rahmenverträgen zu ermöglichen.

Absatz 8

Die Vorschrift entspricht § 9 Abs. 1 Satz 2 EIBV.

Absatz 9

Die Vorschrift entspricht § 9 Abs. 3 EIBV.

Absatz 10

Die Vorschrift verweist auf § 9 Abs. 4, 5 und 6 EIBV. Für die Prioritätsentscheidung kommt es auf die Zweckbestimmung des Rahmenvertrages entweder zur Sicherstellung grenzüberschreitender Zugtrassen, des vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehrs oder von Zugtrassen für den Güterverkehr an.

Absatz 11

Nummer 1

Die Vorschrift stellt klar, dass auch während einer Rahmenfahrplanperiode Rahmenverträge abgeschlossen werden können.

Nummer 2

Werden Rahmenfahrpläne über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus geschlossen, ist es erforderlich, dass ihre wesentlichen betrieblichen Parameter (Lage und Bandbreite) für eine neue Rahmenfahrplanperiode nicht verändert werden. Nur auf dieser Grundlage können die unter Absatz 4 dargestellten Probleme auch für langfristige Rahmenfahrpläne vermieden werden.

§ 14

Absatz 1

Außerhalb der Anmeldungen für den Netzfahrplan besteht Bedarf, Gelegenheitsverkehre durchführen zu können. Es muss über entsprechende Anträge innerhalb von vier Wochen entschieden werden.

Absatz 2

Die Vorschrift regelt die kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen. Fälle, die typischerweise eine längere Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen, können in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen genannt werden.

Absatz 3

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazität müssen jedem Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt werden. Dabei kann der Betreiber der Schienenwege nicht nur die individuelle Information, sondern auch die allgemeine Bekanntmachung über das Internet wählen.

Absatz 4

Betreiber der Schienenwege müssen prüfen, ob das Vorhalten von Schienenwegkapazität notwendig ist. Sofern absehbar ist, dass auf bestimmten Relationen Anträge für Gelegenheitsverkehre gestellt werden (z. B. bei Transporten von den Häfen, die von der jeweiligen Ankunftszeit der Schiffe abhängig sind), muss der Betreiber der Schienenwege dies bereits bei der Erstellung des Netzfahrplans berücksichtigen. Dies gilt auch für überlastete Schienenwege.

§ 15

Absatz 1

Die Beseitigung von Störungen im Eisenbahnbetrieb ist zunächst Aufgabe des Betreibers der Schienenwege. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden müssen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb unterrichtet werden. Der Umfang der Unterrichtung und inwieweit die Unterrichtung anderer Stellen erforderlich ist, wird in Abstimmung mit der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde im Notfallplan festgelegt.

Absatz 2

Im Störfall kann der Betreiber der Schienenwege einzelne Schienenwege solange sperren, wie es zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Systems erforderlich ist. Reichen seine technischen Mittel nicht aus, kann er verlangen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die notwendige Hilfe stellen. Die den Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür entstehenden Kosten müssen grundsätzlich erstattet werden. Ob in diesen Fällen das Entgelt herabgesetzt werden muss, richtet sich nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

§ 16

Für den Fall, dass auch nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen abgewiesen werden müssen, muss der Betreiber der Schienenwege den betreffenden Schienenwegabschnitt für überlastet erklären. Die Mitteilung erfolgt an die zuständige Aufsichtsbehörde, d. h. bei Eisenbahnen des Bundes an das Eisenbahn-Bundesamt, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen an die Aufsichtsbehörden der Länder. Sie ist zugleich zur Erhöhung der Transparenz zu veröffentlichen.

§ 17

Absatz 1

Die Vorschrift beschreibt das weitere Verfahren, nach dem ein Schienenweg für überlastet erklärt wurde.

Absatz 2

Die Vorschrift beschreibt den Prüfungsumfang im Rahmen einer Kapazitätsanalyse.

Absatz 3

Die Vorschrift setzt eine Frist von 6 Monaten für den Abschluss der Kapazitätsanalyse.

§ 18

Absatz 1

Nach Abschluss der Kapazitätsanalyse ist diese mit den Nutzern des überlasteten Schienenweges zu besprechen und daraus ein Plan für die Erhöhung der Schienenwegkapazität zu entwickeln. Dieser Plan ist der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen, d. h. bei Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden der Länder.

Absatz 2

Die Vorschrift beschreibt den Inhalt des Plans. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit möglicher Maßnahmen wird vom Betreiber der Schienenwege mit dem bei ihm üblicherweise angewandten Verfahren durchgeführt. Die Durchführung des Plans erfolgt auf der Grundlage der einschlägigen Gesetze oder sonstigen Verfahrensvorschriften. Dabei ist von den Betreibern der Schienenwege, sofern sie die Maßnahmen nicht ausschließlich aus eigenen Mitteln finanzieren, die dort festgelegte Methodik der Bewertung zu Grunde zu legen. Beziehen sich die möglichen Maßnahmen auf Veränderungen der Betriebsverfahren, so sind diese für definierte Schienenwege in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen als allgemeine Nutzungsvorgaben zu formulieren. Die Nutzungsvorgaben sind so zu gestalten (z. B. durch das Absenken des Geschwindigkeitsniveaus), dass keine Verkehrsleistung ausgeschlossen wird.

Absatz 3 und 4

Legt der Betreiber keinen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vor, oder verwirklicht er diesen nicht, dürfen grundsätzlich keine erhöhten Entgelte nach § 21 Abs. 4 EIBV erhoben werden. Von dieser Regel darf nur mit Zustimmung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde aus besonderen Gründen abgewichen werden.

§ 19

Die Vorschrift dient der effektiven Auslastung des Netzes. Damit können z.B. Güterzüge und Personenzüge auch auf unterschiedliche Strecken verwiesen werden.

§ 20

Absatz 1

Die Betreiber der Schienenwege müssen als Wirtschaftsunternehmen ihre Preise frei gestalten können. Die Regelung entspricht § 5 Abs. 1 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Die Höhe der Entgelte wird durch Regelungen dieser Verordnung nicht begrenzt. Es gelten insoweit die allgemeinen Regelungen, insbesondere § 19 GWB.

Absatz 2

In die Finanzierungsvereinbarung oder in den Zuwendungsbescheid können Regelungen aufgenommen werden, wie Investitionen Dritter bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden sollen. Um den Wettbewerb nicht zu verzerren, muss diese Regelung dann grundsätzlich für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten. Satz 3 ermächtigt die Beteiligten, Regelungen auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb einer Verkehrsleistung (z. B. Güterverkehr insgesamt oder nur Kombiniertes Verkehr innerhalb des Güterverkehrs) zu beschränken. Eine Differenzierung innerhalb der Verkehrsleistungen oder Marktsegmente, z. B. nur bezogen auf ein Unternehmen, ist nicht zulässig. Die Regelung entspricht § 5 Abs. 2 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Absatz 3

Die Vorschrift verpflichtet die Betreiber der Schienenwege zur internationalen Zusammenarbeit auch bei der Gestaltung der Entgelte (vgl. die Parallelregelung in § 7 EIBV). Dies gilt insbesondere für die Angleichung der Entgeltsysteme, damit grenzüberschreitende Verkehre erleichtert werden. Auch bei der von jedem Betreiber der Schienenwege in eigener Verantwortung festzulegenden Entgelthöhe kann eine internationale Zusammenarbeit zur Stärkung des Verkehrsträgers Eisenbahn nützlich sein.

§ 21

Absatz 1

Die Höhe der Entgelte wird mit dieser Vorschrift grundsätzlich auf die Kosten festgelegt, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Die Ausnahmen sind in § 22 EIBV enthalten (siehe dort). Die Grenzkosten und die Aufschläge auf Grenzkosten müssen ausgewiesen werden. Dies bedeutet nicht, dass die Kostenstruktur eines Betreibers der Schienenwege veröffentlicht werden muss. Das Eisenbahn-Bundesamt muss jedoch die Entgeltfestsetzung im Einzelfall anhand der

Vorgaben der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung prüfen können. Dazu ist die interne Aufteilung in Grenzkosten und Aufschläge erforderlich.

Absatz 2

Die Vorschrift dient der effizienten Nutzung der Schienenwege durch finanzielle Anreize.

Absatz 3

Auf der Grundlage des geplanten Gewinns kann der Betreiber der Schienenwege seine Entgelte nach umweltbezogenen Auswirkungen differenzieren. Die Höhe des Gesamterlöses für das gesamte Netz darf sich dadurch nicht verändern. Den Betreibern der Schienenwege werden zur umweltbezogenen Differenzierung der Trassenpreise keine Vorgaben gemacht, damit eine schnelle Anpassung an die technische Entwicklung möglich bleibt.

Absatz 4

Abweichend vom Grundsatz des Absatzes 1 können über die Kosten des reinen Zugbetriebs hinaus Zuschläge für überlastete Schienenwegabschnitte erhoben werden.

Absatz 5

Die Vorschrift entspricht § 5 Abs. 3 Satz 2 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Absatz 6

Mischkalkulationen sind grundsätzlich zulässig, jedoch wegen der allgemeinen Regelung in Absatz 5 nur innerhalb einer Verkehrsleistung, damit erhöhte Kosten einer Verkehrsleistung andere Verkehrsleistungen nicht belasten.

Absatz 7

Satz 1 entspricht § 8 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Satz 2 ist zwingendes Recht. Der vertragsgemäße Zustand kann entweder in der konkreten Vereinbarung oder in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festgelegt werden.

Absatz 8

Mit dieser Regelung werden die Entgelte einmal im Jahr für eine Fahrplanperiode festgelegt. Die Entgelte müssen den Zugangsberechtigten vor einer eventuellen Antragstellung für den Netzfahrplan bekannt sein. Die Festlegung eines gemeinsamen Termins für alle Betreiber der Schienenwege erhöht die Transparenz. Die einmalige Festlegung für eine gesamte Fahrplanperiode be-

lastet die Betreiber der Schienenwege nicht unbillig, da sich die überwiegende Anzahl der Trassenanmeldungen ohnehin auf den Netzfahrplan bezieht.

§ 22

Absatz 1 Satz 1 und 2

Während § 21 Abs. 1 EIBV als Entgelt grundsätzlich die Grenzkosten festlegt, sieht diese Vorschrift die Deckung der dem Betreiber der Schienenwege entstehenden vollständigen Kosten und einen am Markt erzielbaren Gewinn vor.

Kosten der Betreiber der Schienenwege

Kosten der Betreiber der Schienenwege sind die gesamten, ggf. nach Berücksichtigung der Investitionen Dritter gem. § 20 Abs. 2 EIBV, verbleibenden Kosten. Diese Kosten muss der Betreiber der Schienenwege grundsätzlich über die Trassenpreise decken. Das bedeutet für die Eisenbahnen des Bundes, dass, nach Maßgabe von § 20 Abs. 2 EIBV, ggf. Kosten der vom Bund finanzierten Investitionen nicht vollständig berücksichtigt werden: Derzeit stellt der Bund die Finanzierungsmittel für Schienenwegeinvestitionen (rd. 4 Mrd. € pro Jahr) weit überwiegend (rd. 90 %) in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen bereit. Eine Nichtberücksichtigung der Kosten der Bereitstellung dieser Finanzierungsmittel wirkt sich folglich im konsolidierten Jahresabschluss der DB AG stark entlastend aus.

Höhe der Aufschläge

Bei der Festlegung der Höhe der Aufschläge ist die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu berücksichtigen. Bei verschiedenen Verkehrsleistungen kann die Marktsituation unterschiedlich sein. Der Betreiber der Schienenwege kann daher seine Entgelte danach differenzieren. Der Betreiber der Schienenwege kann seine Entgelte auch nach Marktsegmenten innerhalb einer Verkehrsleistung differenzieren, z.B. innerhalb der Verkehrsleistung Güterverkehr geringere Aufschläge für den Seehafenhinterlandverkehr vorsehen. Es kommt nur darauf an, dass er insgesamt mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt. Die spezifischen Kosten einer Strecke müssen dem Benutzungsentgelt für diese Strecke nicht zu Grunde gelegt werden, da sonst technisch anspruchsvolle Strecken (Brücken, Tunnel) mit deutlich höheren Benutzungsentgelten belastet würden, die eine Benutzung insgesamt in Frage stellen. Die Mischkalkulation ist jedoch nur innerhalb einer Verkehrsleistung zugelassen, damit erhöhte Kosten einer Verkehrsleistung andere Verkehrsleistungen nicht belasten. Die Vorschrift entspricht § 5 Abs. 3 Satz 2 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Satz 3

Es kann sinnvoll sein, (z. B. zur Wirtschaftsförderung oder zur Verbesserung von Verkehrsleistungen im ländlichen Raum) die verlangte Kostendeckung durch Trassenpreise nicht über Aufschläge, sondern durch dem Betreiber zufließende andere Mittel zu gewährleisten und damit die Trassenpreise niedrig zu halten. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Ausgleich der Kosten sichergestellt ist, und damit die notwendigen Mittel zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auf den Schienenwegen bereitstehen.

Absatz 2

Die Vorschrift erlaubt eine zusätzliche Abweichung vom System nach Absatz 1, das Aufschläge auf Grenzkosten ermöglicht. Durch diese Vorschrift darf der Betreiber der Schienenwege bei Investitionsvorhaben, die nach dem am 15. März 1986 abgeschlossen wurden, höhere Entgelte festlegen.

Absatz 3

Auf die nach Absatz 1 Satz 3 erforderliche Genehmigung kann zur Verwaltungsvereinfachung verzichtet werden.

§ 23

Absatz 1

Entgeltnachlässe sind nur auf der Grundlage des § 23 EIBV zulässig. Alle anderen Entgeltnachlässe sind verboten. Der Betreiber der Schienenwege darf nur in dem Maß Entgeltnachlässe gewähren, in dem er selbst Verwaltungskosten einspart.

Absatz 2

Entgeltnachlässe können zur Gewinnung neuer Verkehrsdienste und zur besseren Auslastung von Strecken gewährt werden.

Absatz 3

Entgeltnachlässe dürfen sich nicht auf das gesamte Netz, sondern nur auf einzelne Strecken beziehen. Größe und räumliche Abgrenzung der Strecken werden durch die Verordnung nicht festgelegt, da diese Festlegungen von den Bedingungen des Marktes abhängen. Ob die Festlegung diskriminierend wirkt, unterliegt der Kontrolle gemäß § 14a AEG.

Absatz 4

Bei den Entgeltzuschüssen sind ähnliche Verkehrsleistungen oder Marktsegmente gleich zu behandeln (z. B. internationaler und nationaler Schienengüterverkehr).

§ 24

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht § 20 Abs. 1 EIBV und § 5 Abs. 1 der bislang geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung. Die Höhe der Entgelte wird durch Regelungen dieser Verordnung nicht begrenzt. Es gelten insoweit die allgemeinen Regelungen, insbesondere § 19 GWB.

Nach Art. 7 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2001/14/EG sind die Entgelte für die in Anlage 1 Nr. 2 genannten Leistungen unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs festzusetzen. Werden die in Nr. 3 und 4 der Anlage 1 genannten Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so muss das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt zu den Kosten für die Erbringung, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs, in Beziehung stehen. Diese Regelungen müssen nicht durch eisenbahnrechtliche Vorschriften in deutsches Recht umgesetzt werden, da entsprechende Vorschriften bereits in § 19 Abs. 4 Nr. 2 und 3 GWB enthalten sind, die mangels eisenbahnrechtlicher Sonderregelungen unmittelbar gelten.

Absatz 2

Die Vorschrift entspricht § 20 Abs. 2 EIBV und § 5 Abs. 2 der bislang geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

Absatz 3

Beim Zugang zu Serviceeinrichtungen steht nicht der Zugang selbst, sondern die Erbringung der Leistung im Vordergrund. Derjenige, der den Schienenzugang zu seiner Einrichtung gewährt, erbringt auch die damit verbundene Leistung. So kann z. B. beim Umschlag von Gütern ein Entgelt nur für die Umschlagleistung erhoben werden. Der Schienenzugang zum Terminal ist notwendiger Bestandteil dieser Leistung. Ausnahmen können insbesondere dann vorliegen, wenn der Schienenweg und die Serviceeinrichtung durch unterschiedliche Betreiber betrieben werden. Eine Ausnahme kann auch z. B. für Rangierbahnhöfe gelten. Dort ist es teilweise üblich, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst rangiert. In diesen Fällen kann es sinnvoll sein, für die Benutzung der Gleise ein Entgelt zu erheben. Grundsätzlich gelten dafür die allgemeinen Regelungen für Schienenwege. Abweichungen zugunsten der Zugangsberechtigten sind möglich.

Absatz 4

Die Regelung entspricht § 8 der bisher geltenden Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

§ 25

Absatz 1

Die Vorschrift stellt klar, dass auch im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht oder bekannt gemacht werden kann.

Absatz 2

Die Vorschrift enthält die notwendige Übergangsregelung.

Anlagen

Anlage 1 bis 2

Die Anlagen entsprechen den Anhängen der Richtlinie 2001/14/EG.

Anlage 1

Anhang II Nr. 1 Buchstabe c der Richtlinie 2001/14/EG wurde in die Verordnung nicht aufgenommen, da die Nutzung von Weichen und Abzweigungen bereits im Recht zur Nutzung der zugewiesenen Zugtrasse (Anlage 1 Nr. 1 Buchstabe b EIBV) enthalten ist.

Anlage 1 Nr. 2 Buchstabe h

Zu den „anderen technischen Einrichtungen“ zählen z. B. Zugreinigungsanlagen.

Anlage 1 Nr. 2 Buchstabe i

Über den bisherigen Bereich der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinaus muss auf der Grundlage des Artikels 10 Abs. 6 der Richtlinie 91/440/EWG der Zugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in den Terminals und Häfen gewährleistet werden.

Anlage 2

Anlage I Nr. 3 Buchstaben e und g der Richtlinie 2001/14/EG wurden nicht in die Verordnung aufgenommen, da mit Ausnahme des § 19 EIBV selbst gesetzte Vorrangskriterien des Betreibers der Schienenwege nicht zulässig sind.

Artikel 2

Nummer 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. f)

Die Regelbeispiele für Unzuverlässigkeit von Antragstellern und der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen werden um „zollrechtliche Pflichten“ erweitert.

Nummer 2 (§ 5)

Die bislang auf den internationalen Verkehr eingeschränkten Regelungen gelten nunmehr auch für nationale Genehmigungen.

Absatz 1

Der bisherige § 5 Abs. 2 EBZugV wurde in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit übernommen. Angaben über das Fahr- und Begleitpersonal sowie die Art und Wartung der Fahrzeuge müssen nicht schon bei der Genehmigung als Eisenbahn vorliegen, da eine Betriebsaufnahme auch später erfolgen kann. Sie müssen jedoch vor Betriebsaufnahme für die Sicherheitsbescheinigung gemacht werden. Angaben zur Qualifikation der sonst für die Sicherheit verantwortlichen Beschäftigten und zur Ausbildung der Beschäftigten liegen auf der Grundlage der Betriebsleiterverordnung vor.

Absatz 2

Der bisherige § 5 Abs. 3 EBZugV wurde unverändert übernommen.

Absatz 3

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 5 Abs. 4 EBZugV. Sie gilt jetzt auch für die Erteilung von Genehmigungen. Miterfasst werden auch Genehmigungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes erteilt wurden. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ist daher über die bislang erteilten Genehmigungen nachträglich zu unterrichten.

Absatz 4

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 5 Abs. 5 EBZugV.

Artikel 3

Allgemeines

Mit dem Zweiten und Dritten Gesetz zur Änderung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften sowie der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung wurden bzw. werden dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der neu errichteten Trassenagentur Aufgaben zur Verbesserung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur übertragen, die einen erhöhten Verwaltungsaufwand auslösen. Sofern es sich um neue Amtshandlungen handelt, werden die Gebührentatbestände sowie die Gebühren durch die Änderung der Verordnung festgesetzt. Es handelt sich um Amtshandlungen des EBA im Rahmen der Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und der Ausführung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, des Ausstellens einer Sicherheitsbescheinigung als Voraussetzung für die Trassenbenutzung sowie um Amtshandlungen der neu errichteten Trassenagentur.

Die Verordnung wird hinsichtlich der Gebührenstruktur und Gebührenbemessung ab 2004 an Hand der Ergebnisse der Kosten- und Leistungsrechnung im Eisenbahn-Bundesamt überprüft. Dabei sollen auch Gebühren, die bisher nach Zeitaufwand berechnet werden, durch Rahmengebühren ersetzt werden. Dies verbessert die Transparenz und erleichtert den administrativen Ablauf im Eisenbahn-Bundesamt.

Zu den einzelnen Vorschriften

Nummer 1 (§ 3)

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 2 (Gebührennummern)

Buchstabe a (Gebührennummer 102a)

Der spezielle Gebührentatbestand aufgrund § 14a Abs. 1 AEG lehnt sich an die Gebührentatbestände der allgemeinen Überwachung im betrieblichen und technischen Bereich an. Eine Rechtsgrundlage ist bereits mit § 14 Abs. 3a AEG des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften eingeführt worden (nunmehr in § 14a Abs. 1 AEG übernommen).

Auch die Amtshandlungen der Trassenagentur aufgrund des § 4 BEVVG sind im Rahmen der allgemeinen Überwachung nur gebührenpflichtig, wenn ein besonderer Zurechnungsgrund gemäß

dem Gebührentatbestand (verantwortliche Veranlassung bzw. festgestellter Rechtsverstoß) vorliegt.

Buchstabe b (Gebührennummer 103a)

Die Gebührenpflicht wird durch die Amtshandlungen ausgelöst, die aufgrund der speziellen Befugnisregelung in § 14a Abs. 1 AEG im Rahmen der Eisenbahnaufsicht wahrgenommen werden.

Buchstabe c (Gebührennummer 113 und 114)

Die Genehmigung der Laufzeit eines Rahmenvertrages über die Zuweisung von Zugtrassen, die fünf Jahre übersteigt, ist gebührenpflichtig (Nr. 113).

Sofern der Infrastrukturbetreiber die erhöhten Wegeentgelte nach § 18 Abs. 4 EIBV erheben will, muss er die Zustimmung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde einholen. Die Zustimmung des EBA ist gebührenpflichtig.

Buchstabe d (Gebührennummer 203)

Buchstabe e (Abschnitt 6)

Das Erteilen einer Sicherheitsbescheinigung (Nr. 203) sowie die im Abschnitt 6 aufgeführten Amtshandlungen der Trassenagentur sind gebührenpflichtig.

Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der neuen Regelungen und das Außerkrafttreten der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 17. Dezember 1997.