

**17.12.04****Beschluss****des Bundesrates**

---

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

Der Bundesrat hat in seiner 807. Sitzung am 17. Dezember 2004 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 3 Satz 1 und 2 EIBV)

In Artikel 1 § 3 ist Absatz 3 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist das Wort "Personenbahnhöfe" durch die Wörter "Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr" zu ersetzen.
- b) In Satz 2 sind die Wörter "jeweils zum Fahrplanwechsel" durch die Wörter "zur Erstellung und" zu ersetzen, ist nach dem Wort "Aushang" das Wort "gültiger" einzufügen und sind die Wörter "aller öffentlichen" durch die Wörter "des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller" zu ersetzen.

Begründung:

Der bisherige Begriff "Personenbahnhöfe" ist gerade im Hinblick auf die Definition des Bahnhofs in § 4 Abs. 2 Satz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) unzureichend. Erfasst werden sollen neben den Bahnhöfen in diesem Sinne auch sonstige Haltepunkte und Haltestellen (zu diesen Begriffen § 4 Abs. 8 und 9 EBO). Zu regeln war ferner die Zuständigkeit für die Erstellung der Fahrplanaushänge. Die bislang lediglich vorgesehene Aktualisierung der Fahrpläne nur zum Fahrplanwechsel ist wegen möglicher unterjähriger Fahrplanänderungen nicht ausreichend (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG, welcher in der vergleichbaren Situation für den ÖPNV den Aushang der gültigen Fahrpläne fordert). Die Einfügung, dass nur Züge des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs erfasst werden, dient der Klarstellung, dass Züge anderer Verkehrsarten nicht betroffen sind. Erfasst werden hingegen sowohl reguläre als auch nur einmalig oder zu bestimmten Anlässen verkehrende Personenzüge.

2. Zu Artikel 1 (§ 9 Abs. 4 Satz 2 EIBV)

In Artikel 1 § 9 Abs. 4 Satz 2 sind nach dem Wort "Zugfahrten" die Wörter "und aus Gründen des Gemeinwohls mit Zustimmung der Trassenagentur" einzufügen.

Begründung:

Als Ausnahmetatbestand werden Gründe des Allgemeinwohls ergänzt. Die in § 14a Abs. 2 AEG vorgesehene Möglichkeit zur Überprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt bleibt unbenommen.

3. Zu Artikel 1 (§ 18 Abs. 1 EIBV)

In Artikel 1 § 18 Abs. 1 sind nach den Wörtern "überlasteten Schienenwege" die Wörter "sowie des betroffenen Landes" und nach den Wörtern "zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde" die Wörter "sowie den betroffenen Ländern" einzufügen.

Begründung:

Die Ergänzungen dienen der besseren Koordination der Planungen und der Information des jeweils berührten Landes, das dann etwa auch den zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr rechtzeitig über den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität in Kenntnis setzen kann, damit dieser seine Vorhaben darauf abzustimmen vermag.

4. Zu Artikel 1 (§ 20 Abs. 3 Satz 4 - neu - EIBV)

In Artikel 1 § 20 ist Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

"Bei der Bemessung der Entgelthöhe zur Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr hat der Betreiber der Infrastruktur sicherzustellen, dass im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen keine signifikanten Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des inländischen Verkehrs der Hafenstandorte entstehen."

Begründung:

Bei Anpassung der deutschen Rechtsvorschriften an Artikel 4 Abs. 3 der Richtlinie 2001/14/EG, wonach der Betreiber der Infrastruktur die "bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs" im Rahmen der Erhebung von Trassenentgelten zu gewährleisten hat, sind die besonderen Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen, z. B. beim Containertransport in der Antwerpen - Hamburg - Range, zu berücksichtigen. Der Betreiber hat die Auswirkungen ermäßigter Entgelte in einem grenzüberschreitenden Verkehrsweg auf konkurrierende innerdeutsche Verkehrswege zu prüfen und sie bei erkannter Wettbewerbsrelevanz auch den nationalen Güterzugtrassen zur Verfügung zu stellen. Er kann den finanziellen Ausgleich für derartige Sonderpreise im grenzüberschreitenden und nationalen Verkehr nur im Rahmen des § 22 Abs. 1 EIBV herstellen, d. h. entweder innerhalb der Verkehrsleistung Güterverkehr oder durch Zuschüsse Dritter.

5. Zu Artikel 1 (§ 20 Abs. 4 - neu - EIBV)

In Artikel 1 ist dem § 20 folgender Absatz anzufügen:

"(4) Die Höhe der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege bedarf der Genehmigung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde, die diese unter Berücksichtigung der §§ 21 bis 23 überprüft."

Begründung:

Es muss sichergestellt werden, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Besteller des Schienpersonennahverkehrs nicht mit unzulässig hohen Benutzerentgelten belastet werden. Dies gebietet die Forderung nach einer wirtschaftlichen Haushaltsführung. Die Genehmigung der Entgelte für die Benutzung von Schienenwegen ist auch deshalb geboten, weil sich die Höhe dieser Entgelte nicht nach den Gesetzen des Marktes bilden.

6. Zu Artikel 1 (§ 22 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2a - neu - EIBV)

In Artikel 1 § 22 ist Absatz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 ist das Wort "mindestens" zu streichen.

b) Nach Satz 2 ist folgender Satz einzufügen:

"Die Höhe der Entgelte darf dabei jedoch nicht die Nutzung der Schienenwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können."

Begründung:

Zu a:

Der Schienenwegbetreiber verfügt über eine Monopolstellung. Es ist daher angezeigt, dass seine Preisbildungsfreiheit auf die angemessenen Kosten begrenzt wird. Unabhängig ob die Pflicht oder die Option auf Vollkostendeckung besteht, ist es in keinem Fall angezeigt, dass über das Wort "mindestens" indiziert wird, dass die Entgelte mehr als die Kosten (inkl. angemessener Gewinn) abdecken dürfen.

Zu b:

Die Einfügung übernimmt die bislang nicht umgesetzte Formulierung des Artikels 8 Abs. 1 Satz 3 der Richtlinie 2001/14/EG. Sie trägt dem Grundgedanken der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben Rechnung und betont die Orientierung der Infrastrukturnutzungsentgelte an den Grenzkosten (zuzüglich einer marktfähigen Rendite für den Betreiber), die in § 21 Abs. 1 EIBV zwar vorgegeben wird. Mit dem neuen Satz 3 wird im Einzelfall verhindert, dass bestimmte Verkehrssegmente auf Grund für sie nicht mehr tragfähiger Nutzungsentgelte völlig von der Nutzung der Schiene ausgeschlossen werden.

7. Zu Artikel 1 (§ 24 Abs. 3 Satz 1 EIBV)

In Artikel 1 § 24 Abs. 3 sind in Satz 1 nach der Angabe "§§ 21 bis 23" die Wörter "mit Ausnahme des § 21 Abs. 8" einzufügen.

Begründung:

Gemäß § 24 Abs. 1 EIBV können Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 bis 4 genannten Leistungen die Entgelte grundsätzlich frei gestalten. Dies gilt u. a. auch für Fristen zur Änderung von Entgelten. Diese Flexibilität ist in Häfen auch für die Hafenterminals erforderlich, die selber keine zusätzlichen Leistungen erbringen, sondern nur den Schienenzugang zu den Terminals und Serviceeinrichtungen gewähren.

Die Terminals in den See- und Binnenhäfen sind hinsichtlich der Fristen zur Änderung ihrer Entgelte frei. Strukturelle Veränderungen oder Entgeltänderungen bei den einzelnen See- oder Binnenhafenterminals, die als eigen-

ständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die Gleisnetze der Hafenbahnen anschließen, können jedoch unmittelbar zu erheblichen Änderungen im Betriebsablauf in den Serviceeinrichtungen der Hafenbahnen führen, die die zwangsläufig begrenzten Kapazitäten zum Rangieren oder zum Abstellen von Fahrzeugen innerhalb eines Hafens überfordern. Die Hafenbahnen müssen in die Lage versetzt werden, hierauf auch mit Änderungen der Entgeltstruktur und/oder der Entgelthöhe sofort reagieren zu können, um ggf. über den Preis steuernd darauf einzuwirken, dass bestimmte Rangiertätigkeiten oder das Abstellen von leeren Waggons im Hafen minimiert werden oder verstärkt außerhalb des Hafens erfolgen. Sie müssen daher von der Verpflichtung zur Einhaltung der Frist nach § 21 Abs. 8 EIBV freigestellt werden.

Ohne diese Änderung wären Häfen, bei denen Terminals und Hafenbahn getrennt sind, gegenüber den Häfen, bei denen die Terminals Teil der Hafenbahn sind, diskriminiert. Die EIBV würde damit einen wettbewerbsrechtlich bedenklichen Zustand hervorrufen.

Insbesondere wären die Auswirkungen deutlich über Hamburg hinausgehend, da über den hiervon betroffenen Hamburger Hafen mit 30 Mio. t p. a. fast 10 % des gesamten Schienengüterverkehrs der Bundesrepublik Deutschland abgewickelt werden.

8. Zu Artikel 1 (§ 24 Abs. 5 - neu - EIBV)

In Artikel 1 ist § 24 folgender Absatz anzufügen:

"(5) Die Höhe der Entgelte für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 2 bis 4 genannten Leistungen bedarf der Genehmigung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde, die diese unter Berücksichtigung der §§ 21 bis 23 überprüft."

Begründung:

Es muss sichergestellt werden, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Besteller des Schienpersonennahverkehrs nicht mit unzulässig hohen Benutzerentgelten belastet werden. Dies gebietet die Forderung nach einer wirtschaftlichen Haushaltsführung. Die Genehmigung der Entgelte für die Benutzung von Schienenwegen ist auch deshalb geboten, weil sich die Höhe dieser Entgelte nicht nach den Gesetzen des Marktes bildet.