

03.12.04

Vk

Gesetzesbeschluss
des Deutschen Bundestages

Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 146. Sitzung am 3. Dezember 2004 aufgrund der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – Drucksache 15/4419 – den von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften
– Drucksache 15/3280 –

mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert angenommen:

1. In Artikel 1 wird vor der Nummer 1 folgende neue Nummer 1 eingefügt:

„1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Vor Absatz 1 wird folgender neue Absatz 1 eingefügt:

„(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften im Bereich des Eisenbahnrechts.“

b) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden die neuen Absätze 2 und 3.

2. Als Folge wird die bisherige Nummer 1 die neue Nummer 1a und wie folgt gefasst:

„1a. § 2 wird wie folgt geändert:

Fristablauf: 24.12.04
Erster Durchgang: Drs. 269/04

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

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

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

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

„(3a) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zum Gegenstand hat, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen im Sinne der auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung.

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

3. Artikel 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

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

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

4. Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

a) In § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 werden jeweils die Wörter „eine Eisenbahninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastrukturen“ und jeweils das Wort „dient“ durch das Wort „dienen“ ersetzt.

b) In § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 werden die Wörter „des Bundes“ gestrichen.
§ 6 Abs. 1 Satz 3 wird gestrichen.

5. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 bis 1e ersetzt:“.

b) Folgender Absatz 1e wird angefügt:

"(1e) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von den Absätzen 1, 1a, 1c und 1d genehmigen, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Satz 1 gilt entsprechend für sonstige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen.“

6. In Artikel 1 Nr. 8 wird in § 9a Abs. 2 die Klammerangabe jeweils wie folgt gefasst:

„[einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]“.

7. In Artikel 1 werden nach Nummer 8 folgende Nummern 8a und 8b eingefügt:

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

„§ 9b
Steuerliche Vorschriften

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

8b. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „deutliche“ durch die Wörter „mehr als geringfügige“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Übernahme der Infrastruktureinrichtung“ die Wörter „durch Verkauf oder Verpachtung“ eingefügt.

b) Absatz 1a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 4 werden nach dem Wort „Eisenbahnzwecke“ die Wörter „und deren Ertragswert“ eingefügt.

bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.““

8. In Artikel 1 werden nach der Nummer 9 folgende Nummern 9a und 9b eingefügt:
- 9a. Dem § 12 wird folgender Absatz 8 angefügt:
- „(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.“
- 9b. In § 13 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „öffentliche“ und „öffentlichen“ gestrichen.‘
9. In Artikel 1 wird die Nummer 10 wie folgt geändert:
- a) In § 14 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Dabei ist der vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehr angemessen zu berücksichtigen.“
- b) Im neuen Satz 4 werden die Wörter „Die Sätze 1 und 2“ durch die Wörter „Die Sätze 1 bis 3“ und das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:
- „(4) Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 erlassenen Rechtsverordnung so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, erheben, wobei sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist. Die Höhe der Entgelte darf jedoch im Falle des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, übersteigen. In der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7
1. können Ausnahmen von der Entgeltbemessung nach Satz 1 zugelassen werden, wenn die Kosten anderweitig gedeckt werden, oder
 2. kann die zuständige Aufsichtsbehörde befugt werden, durch Allgemeinverfügung alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach Satz 1 freizustellen.“
- d) Die bisherigen Absätze 4 bis 7 werden die neuen Absätze 5 bis 8.

e) Die neuen Absätze 6 bis 8 werden wie folgt gefasst:

"(6) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag für die Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Betreiber der Schienenwege zu erteilen, wenn unternehmensinterne Regelungen über die Qualifikation des Personals und das Betreiben von Fahrzeugen nachgewiesen sind, durch die sichergestellt ist, dass

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

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

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

10. Artikel 1 Nr. 11 wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„Nach § 14 werden die folgenden §§ 14a bis 14e angefügt:“

b) In §14a Abs. 2 wird die Angabe „§ 14 Abs. 4“ jeweils durch die Angabe „§ 14 Abs. 5“ ersetzt.

c) Nach § 14b werden die folgenden §§ 14c bis 14e eingefügt:

„§ 14c
Rahmenverträge

Vereinbarungen über die Nutzung von Zugtrassen für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode sind nach Maßgabe der in § 14 Abs. 1 Satz 1 genannten Rechtsverordnung zu schließen. § 14 a gilt für diese Verträge entsprechend.

§ 14d
Netzbeirat

Soweit es zur Entwicklung, zum Ausbau oder zum Erhalt von Schienenwegen erforderlich ist, ist ein Betreiber der Schienenwege auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, einen unabhängigen Netzbeirat einzurichten. Der Netzbeirat hat das Recht, Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege zu machen. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege hat diese Empfehlungen zum Gegenstand seiner Beratungen zu machen. In den Netzbeirat sind von der zuständigen Aufsichtsbehörde Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen zu berufen. Der Netzbeirat soll nicht mehr als 15 Mitglieder haben.

§ 14e
Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach § 14a haben keine aufschiebende Wirkung.“

11. In Artikel 1 wird nach Nummer 11 folgende Nummer 11a eingefügt:

„11a. Nach § 22 wird folgender § 23 eingefügt:

„§ 23
Freistellung von Bahnbetriebszwecken

(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im

Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll sechs Monate nicht überschreiten.

(3) Die Entscheidung über die Freistellung ist dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung sind zu unterrichten.““

12. Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einer anderen Eisenbahn, insbesondere über die Bedingungen für den Zugang, die Rechte und Pflichten der Beteiligten einschließlich der Zusammenarbeit und der Pflichten der Betreiber der Schienenwege, die Ausgestaltung des Zugangs einschließlich der hierfür erforderlichen Verträge und Rechtsverhältnisse sowie der Regelungen über deren Zustandekommen und Beendigung;“.

bb) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:

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

13. Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„c) Folgende Absätze 2 bis 6 werden angefügt:“.

b) In § 34 Abs. 3 wird die Klammerangabe „[einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes]“ durch die Klammerangabe „[einsetzen: Datum des ersten Tages des 13. auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]“ ersetzt.

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) § 23 ist nur auf Anträge, die nach dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] gestellt werden, anzuwenden.“

14. Artikel 2 ist wird folgt geändert:

- a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„Dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, werden folgende §§ 4 bis 7 angefügt:“.

- b) Nach § 6 wird folgender § 7 angefügt:

„§ 7

Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach § 6 haben keine aufschiebende Wirkung.“

15. Nach Artikel 2 wird folgender Artikel 3 eingefügt:

„Artikel 3

Änderung des Bundesschienenwegebautbaugesetzes

Das Bundesschienenwegebautbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. September 2004 (BGBl. I S. 2322), wird wie folgt geändert:

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

„§ 9a

Rückzahlung von Investitionsmitteln des Bundes

(1) Soweit die Eisenbahnen des Bundes vom Bund finanzierte Schienenwege im Sinne des § 8 Abs. 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zurückzuzahlen. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 9 Satz 1 zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Falle der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentlichen

Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die Eisenbahnen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu. Ist die übertragene Infrastruktur mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahnen des Bundes und der übernehmende Infrastrukturbetreiber gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. In diesem Fall steht das zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem übernehmenden Infrastrukturbetreiber vereinbarte Nutzungsentgelt dem Bund nicht zu.

(4) Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 1 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahnen des Bundes betrieben wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahnen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.“

2. In § 11 Abs. 2 wird die Angabe „§§ 9 und 10“ durch die Angabe „§§ 9, 9a und 10“ ersetzt.

16. Die bisherigen Artikel 3 bis 5 werden die Artikel 4 bis 6.