

04.02.05

Vk - Fz

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

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

B. Lösung

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

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand:

Bund

Mit der vollständigen Öffnung des Netzes für den Güterverkehr ist zu erwarten, dass die Nutzung der inländischen Eisenbahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der inländischen sowie

Fristablauf: 18.03.05

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

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

Länder

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

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

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

Bundesrat

Drucksache 91/05

04.02.05

Vk - Fz

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 4. Februar 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Schröder

Fristablauf: 18.03.05

ENTWURF
eines
Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes¹
Vom ...

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

Artikel 1

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

- „ 2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25), die zuletzt durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 164) geändert worden ist, fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen
- a) im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr,
 - b) im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I der Richtlinie 91/440/EWG; sie erhalten ab dem 1. Januar 2006 uneingeschränkten Zugang im grenzüberschreitenden Güterverkehr und
 - c) im gesamten Güterverkehr ab dem 1. Januar 2007;“.

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

Artikel 2

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

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Allgemeines

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

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

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

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

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG) zu. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für diesen Bereich zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nach Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich.

Überließe man die Regelungen für Zugangsrechte den Landesgesetzgebern, würden Zugangsrechte des Eisenbahngüterverkehrs in den Ländern voraussichtlich jeweils an unterschiedliche

Voraussetzungen geknüpft. Dies birgt die Gefahr erheblicher Nachteile für die Gesamtwirtschaft, weil uneinheitliche Zugangsvoraussetzungen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen führen würden. Es besteht daher ein gemeinsames Interesse von Bund und Ländern, derartige Nachteile zu vermeiden.

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

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand:

Bund

Mit der vollständigen Öffnung des Netzes für den Güterverkehr ist zu erwarten, dass die Nutzung der inländischen Eisenbahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der inländischen sowie ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland nutzen wollen, zunimmt. Dies hat zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt (Personal- und Sachmittel) zur Folge, denn das Eisenbahn-Bundesamt ist auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständig sowohl für inländische als auch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde aller Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und als Aufsichtsbehörde für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Höhe dieses Mehraufwandes kann noch nicht beziffert werden. Die Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden innerhalb des Einzelplans 12 eingespart. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Länder

Soweit ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen nutzen, unterliegen sie der Aufsicht der Länder, denen in

diesem Umfang zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen kann. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach landesrechtlichen Vorschriften erhoben.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Sofern Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grundlage der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, entstehen Kosten für Amtshandlungen der Genehmigungsbehörden, die ausländische und inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen haben. Diese zusätzlichen Kostenbelastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen lassen sich nicht quantifizieren. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelung einzelpreisrelevante Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürfen die möglichen geringfügigen Einzelpreisänderungen auf Grund ihrer geringen Gewichtung jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

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

§ 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a

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

§ 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b

Die Vorschrift dehnt das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen im gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr aus, allerdings, auf Grundlage der Richtlinie 2001/12/EG, zunächst beschränkt auf das Transeuropäische Schienengüternetz. Die Einschränkung auf das Transeuropäische Schienengüternetz wird auf Grundlage der Richtlinie 2004/51/EG aufgehoben.

§ 14 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c

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

Artikel 2

Die Vorschrift regelt die Neubekanntmachung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Verweisungsliste Richtlinie
(Richtlinie -> Gesetz – Stand: 13.12.2004)

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

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