

Beschluss**des Bundesrates**

Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 811. Sitzung am 27. Mai 2005 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Ferner hat der Bundesrat die nachstehende Entschließung gefasst:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften über Auswirkungen der Neuregelungen, insbesondere Erleichterungen und Erschwernisse beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Bericht zu erstatten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung insbesondere zu prüfen,

- a) ob die Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV Regelungslücken enthält, die missbräuchlich entgegen Allgemeinwohlinteressen genutzt werden oder zu ungewollten Benachteiligungen des SPNV führen,
- b) ob die Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV konkretisiert werden muss,
- c) ob die Regelungen zu Rahmenverträgen nach § 13 EIBV ausreichen, um integrale Taktfahrpläne langfristig abzusichern und
- d) ob die Regelungen zur Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV einen ausreichenden Anreiz zur Qualitätssicherung durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicherstellen und ausreichenden Schutz für Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleisten.

Begründung:

Die Regelungen des Eisenbahnrechts sind durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften und die Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sehr unübersichtlich geworden und in Ihren praktischen Auswirkungen nur schwer zu übersehen. Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, unabhängig von dem Gutachten der Monopolkommission nach § 36 AEG, ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung deren praktische Auswirkungen darzustellen. Den besonderen Prüfaufträgen zu Artikel 1 (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV) liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

Zu Buchstabe a:

Die oberste Priorität bei der Trassenvergabe nach § 9 Abs. 4 Nr. 1 EIBV zu Gunsten des internationalen Güterverkehrs könnte durch gezielte Anpassung der Zugläufe missbräuchlich genutzt werden und vertaktete Verkehre, insbesondere des SPNV, ungewollt benachteiligen.

Zu Buchstabe b:

Verfügbare Schienenwegekapaazitäten sind für Eisenbahnverkehrsunternehmen nur auf Grundlage aktueller Bildfahrpläne eindeutig zu beurteilen. Es ist unklar, ob die Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV dies umfasst und ob sichergestellt ist, dass interessierte Netznutzer über verfügbare Trassen ausreichend Kenntnis erlangen.

Zu Buchstabe c:

Kernpunkt integraler Taktfahrpläne sind abgestimmte Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Knotenbahnhöfen. Die Regelungen zu Rahmenverträgen gewährleisten nicht, dass diesen wesentlichen Anforderungen des SPNV Rechnung getragen wird.

Zu Buchstabe d:

Entgeltminderungen bei nicht "vertragsgemäßigem Zustand" der Eisenbahninfrastruktur setzen voraus, dass dieser vertragsgemäße Zustand vorab umfassend dargestellt und geregelt wurde. Dabei muss ausgeschlossen werden, dass der Schienenwegbetreiber das Qualitätsniveau unvertretbar niedrig ansetzt, um so Entgeltminderungen vorzubeugen.