

28.09.07**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - In - R - Wizu **Punkt ...** der 837. Sitzung des Bundesrates am 12. Oktober 2007

Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Finanzausschuss (Fz)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Rechtsausschuss (R)** und
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein¹Vk, Fz,
In, Wi

1. Der von der Bundesregierung vorgelegte "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes" trägt den Interessen der Länder nicht Rechnung. Eine Privatisierung in dieser Ausgestaltung würde die Umsetzung verkehrspolitischer Ziele stark behindern und zu erheblichen Haushaltsrisiken für den Bund und die Länder führen. Von den Zielen der Bahnreform berücksichtigt der Entwurf einseitig nur das Interesse der DB AG

¹ Bei Annahme von mindestens einer der Ziffern 1 bis 9 gilt die Überschrift als mitbeschlossen.

...

an einer starken Marktposition. Nach Auffassung der Länder sollten in Übereinstimmung mit der Bundestagsentschließung die Eigentümerrechte des Bundes gestärkt werden. Daran muss sich der Gesetzentwurf messen lassen.

Die Länder sind insbesondere auf Grund ihrer Aufgabenverantwortung für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs durch den vorliegenden Entwurf in erheblichem Maße betroffen. Risiken ergeben sich unter anderem infolge der wachsenden Gefahren durch steigende Trassen- und Stationspreise, durch betriebswirtschaftlich bedingte Streckenstilllegungen sowie der bislang unterbliebenen Beteiligung an der Gestaltung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Die Qualität überwiegend vom Nahverkehr genutzter Strecken wird durch das Gesetz nicht hinreichend gesichert. Eine Privatisierung darf jedoch nicht zu Lasten des Nahverkehrs und der Länderhaushalte gehen.

Die Verkehrsminister der Länder haben ein Gutachten zur Beurteilung des Gesetzentwurfs unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die Wahrung der Länderinteressen in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse hier Berücksichtigung finden.

Vk, Fz,
In, R,
Wi

2. Gegen den Gesetzentwurf bestehen erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf Artikel 87e Abs. 3 Satz 3 (Mehrheitseigentum) und Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes (Gemeinwohlverpflichtung), die vorrangig auszuräumen sind.

Der Schienenwegvorbehalt des Artikels 87e Abs. 3 des Grundgesetzes verlangt nicht nur, dass der Bund das Mehrheitseigentum an den EIU behält, sondern fordert zudem, dass der Bund dort auch die damit verbundenen Vermögensrechte und Herrschaftsbefugnisse ausüben kann. Dieser Grundsatz wurde im Rahmen der Bahnstrukturreform gerade auf Drängen der Länder in das Grundgesetz aufgenommen, um deren originäre Interessen im Falle einer weitergehenden Privatisierung der EIU zu schützen. Der Bundesrat bezweifelt, dass der Entwurf des EBNeuOG diesen grundgesetzlichen Anforderungen genügt.

- R 3. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die gewählte Rechtskonstruktion den Vorgaben des Artikels 87e Abs. 3 Satz 2 und 3 des Grundgesetzes gerecht wird. Nach diesen Vorschriften stehen die EIU "im Eigentum des Bundes". Dem Bund müssen daher auch im Falle einer Privatisierung mindestens die Einwirkungsmöglichkeiten eines Mehrheitseigentümers verbleiben, die ihn in die Lage versetzen, seinem Infrastruktursicherungsauftrag aus Artikel 87 Abs. 4 des Grundgesetzes effektiv nachzukommen. Die Regelungen des Gesetzentwurfs verschaffen dem Bund solche hinreichenden Einflussmöglichkeiten nicht. Nicht ausreichend sind insbesondere die in § 2 Abs. 2 und § 3 BESG-E vorbehaltenen Zustimmungserfordernisse. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Einwirkungsmöglichkeiten über das Aktienrecht bleiben in ihrer konkreten Ausgestaltung hinter dem verfassungsrechtlich Erforderlichen zurück.
- Vk, Fz, In, Wi 4. Für eine Herstellung der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs besteht in jedem Fall Änderungsbedarf im Hinblick auf folgende Aspekte:
- Die Wertausgleichspflicht des Bundes im Falle einer Beendigung der Sicherungsübertragung hat gerade auch in Verbindung mit der Dauer der Sicherungsübertragung eine prohibitive Wirkung und erlaubt dem Bund entgegen Artikel 87e Abs. 3 Satz 2 und 3 des Grundgesetzes nicht, den Vermögenswert seines Anteilseigentums durch Wiederausführung von wirtschaftlichem und juristischem Eigentum im vollen Umfang nutzen zu können.
- Vk, Fz, In, R, Wi 5. - Artikel 87e Abs. 3 des Grundgesetzes enthält einen Gesetzesvorbehalt, wonach die wesentlichen Modalitäten der Privatisierung im zustimmungspflichtigen Gesetz selbst geregelt werden müssen. Hierzu zählen insbesondere Art, Umfang und Zeitfolge der materiellen Privatisierung.
- Vk, Fz, In, Wi 6. Dieser Anforderung wird der Gesetzentwurf nicht gerecht.
- Vk, Fz, In, Wi 7. Der Gesetzentwurf genügt ferner nicht den Anforderungen des Artikels 87e Abs. 4 des Grundgesetzes:
- Die LuFV muss einseitig durch den Bund angepasst werden können, falls die hiermit verfolgten Ziele - insbesondere die Sicherstellung der Netzqualität - nicht erreicht werden.

- Es muss eine Teilkündigung der LuFV auch durch die Länder möglich sein.
- Der Staat muss notwendige Ausbaumaßnahmen auch einseitig durchsetzen können.
- Die Regelungen über den Nahverkehr sind zu unpräzise und ungeeignet, um die Qualität ausreichend sicherzustellen.
- Es ist eine gesetzliche Regelung über die Zuordnung und Veräußerung von nicht mehr betriebsnotwendigen Immobilien vorzusehen.

Nach dem Ergebnis des Gutachtens hat der Bundesrat Bedenken, ob die Übertragung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der EIU vom Bund auf die DB AG oder den Vorstand der DB AG nach der Teilprivatisierung der DB AG nicht eine verfassungsrechtlich unzulässige materielle Teilprivatisierung der Ausübung von Staatsgewalt darstellt. Daher dürften für den Fall, dass der Erwerber der Anteile ein Stimmrecht erhält, keine Stimmrechte des Bundes auf die DB AG oder deren Vorstand übertragen werden. Der Bund müsste seinen Willen bei der Bestellung und Abberufung der Aufsichtsratsmitglieder einseitig durchsetzen können.

- R 8. Der Gesetzentwurf begegnet daher hinsichtlich seiner Grundkonzeption, die Anteile der Deutschen Bahn AG an den EIU zwar formal auf den Bund zu übertragen, der Deutschen Bahn AG aber gleichzeitig die Stellung eines wirtschaftlichen Eigentümers einzuräumen, erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken.

- Vk, Fz, In, Wi 9. Ungeachtet der verfassungsrechtlichen Bedenken muss das Privatisierungsgesetz insbesondere folgenden Anforderungen genügen, um die verkehrspolitischen und ökonomischen Interessen der Länder angemessen zu wahren:

a) Sicherstellung von Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes in der Fläche

Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes müssen auch in der Fläche sichergestellt werden. Dazu ist ein echtes Mitsprache- und Kontrollrecht der Länder bei der Verwendung der für Investitionen im Nahverkehrsbereich vorgesehenen Bundesmittel vorzusehen – insbesondere bei den für Neu- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Mitteln. Die Quoten für Investi-

tionen zum Neu- und Ausbau und in den Bestand der Regionalnetze sind eindeutig festzulegen. Die Höhe der der DB AG zur Verfügung gestellten Zuschüsse ist grundsätzlich an den von ihr betriebenen Netzbereich zu koppeln. Dabei ist der heutige Netzbereich den Qualitätsvorgaben des BSEAG und der LuFV zu Grunde zu legen. Die Länder erwarten, dass wie bisher über zinslose Darlehen finanzierte Maßnahmen auch nach der grundsätzlichen Umstellung auf Baukostenzuschüsse (Begründung zu § 20 BSEAG) weiterhin realisiert werden können und im Vergleich zum Status quo keine neuen Maßstäbe und Schwellenwerte aufgestellt werden.

Es müssen Sanktionsmöglichkeiten für den Fall einer Unterschreitung der Qualitätsvorgaben hinsichtlich der Schieneninfrastruktur in einem regionalen Netz/einem Land bestehen. Hierzu ist eine regionale/streckengenaue Untergliederung des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts vorzusehen, der den Ländern jährlich zur Verfügung gestellt werden muss. Ergänzend sind Mindestinstandhaltungsquoten für den Nahverkehrsbereich vorzusehen.

Qualitätsvorgaben und Mittelausstattung sind auch für Stationen und Serviceeinrichtungen verbindlich zu regeln. Dabei ist ein Mechanismus zur Sicherung der erforderlichen fahrgastbezogenen Nutzungen bei einer Veräußerung vorzusehen. In das BESG sind Regelungen zur Veräußerung und zur Zuordnung von Erlösen aus Veräußerung von Immobilien und Anlagen der EIU aufzunehmen. Die Länder erwarten, dass Erlöse aus Immobilienverkauf und Anlagenreduzierung wieder als zusätzliche Mittel in die Infrastruktur des Bundes investiert werden.

Allgemein müssen die Qualitätskriterien erheblich präzisiert und der Katalog erweitert werden. Dabei sind auch Kennziffern zur Kapazität aufzunehmen, deren Missachtung Sanktionen auslösen muss.

Den Bedürfnissen des Güterverkehrs (Kapazität, Anschlüsse etc.) ist durch die Aufnahme entsprechender Regelungen in das Bundesschienenwegesgesetz und die LuFV Rechnung zu tragen.

Zusammenfassend ist festzustellen: Zum einen sind die verkehrlichen und ökonomischen Ziele der Bahnreform leichter zu erreichen und zum anderen sind Probleme des Gesetzentwurfs leichter zu vermeiden, wenn vor einem Börsengang sichergestellt wird, dass die Betreiber der Schienenwege, Bahnhöfe und Energieversorgungsanlagen nicht nur eigentumsrechtlich

sondern tatsächlich wirtschaftlich unabhängig von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Außerdem stellt der Bundesrat fest, dass der Zustand des Schienennetzes und die permanente Unterfinanzierung des Teils Schiene im Bundesverkehrswegeplan die Gewinnung von privatem Kapital auch durch einen Börsengang sinnvoll erscheinen lassen. Das so gewonnene Kapital ist ausschließlich für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland einzusetzen.

b) Vermeidung einer stärkeren Belastung der Länderhaushalte

Die Privatisierung darf nicht zu Lasten der Länderhaushalte gehen. Eine Steigerung der Trassen- und Stationspreise zu Lasten des Nahverkehrs über die zu sichernde Dynamisierung der Regionalisierungsmittel hinaus muss daher ausgeschlossen werden. Gerade auch angesichts der Tatsache, dass eine effektive Anreizregulierung frühestens Ende 2011 einsetzen kann, ist dies entweder über eine entsprechende Anpassung der Dynamisierung im Regionalisierungsgesetz oder die Festlegung einer gesetzlichen Obergrenze für Trassen- und Stationspreissteigerungen abzusichern. Das Risiko einer höheren Trassen- und Stationspreissteigerung darf nicht auf die Länder abgewälzt, sondern muss vom Bund getragen werden.

Die Gewinne aus der Bewirtschaftung der fast ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanzierten Infrastruktur müssen ihr wieder zugute kommen, und zwar in erster Linie für Qualitätsverbesserungen. Die zulässige Rendite ist dementsprechend auf ein angemessenes Maß zu begrenzen.

Der Bund hat auf der Grundlage von Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes nicht nur eine Allgemeinwohlverantwortung für seine Eisenbahninfrastruktur, sondern auch für die Fern- und Güterverkehrsangebote seiner Eisenbahn auf seinem Schienennetz. Das Nähere ist bereits nach der derzeitigen Rechtslage durch Bundesgesetz zu regeln. Dabei ist insbesondere zu vermeiden, dass weitere Fernverkehrsangebote eingestellt werden, die dann gegebenenfalls durch Nahverkehrsbestellungen ersetzt werden müssten.

c) Gewährleistung der erforderlichen verkehrspolitischen Einflussnahmemöglichkeiten

Die Bewirtschaftung von Teilnetzen im Regionalbereich unter Fortbestand

des Bundeseigentums und der Bundesfinanzierung muss auf Grund vertraglicher Vereinbarung an Dritte übertragen werden können. Dazu gehört auch eine Mittelausstattung für die Strecken, auf denen die DB AG die Bedienung eingestellt hat oder einstellen will und die anschließend aus volkswirtschaftlichen und sonstigen Gründen auf Wunsch der Länder von Dritten betrieben werden. Im Falle eines von den Infrastrukturunternehmen zu verantwortenden erheblichen Qualitätsabfalls in einem regionalen Netz muss eine optionale Übernahme der Bewirtschaftung durch Dritte unter Fortbestand der Zuschusspflicht des Bundes vorgesehen werden.

Die LuFV muss zumindest als Vertrag mit Schutzwirkung zu Gunsten der Länder ausgestaltet sein.

Die Sanktionen wegen Verletzung der Qualitätsvorgaben müssen tatsächlich durchsetzbar sein. Insbesondere ist die Wertausgleichsregelung anzupassen, damit die Übernahme des Volleigentums durch den Bund tatsächlich der gesetzliche Regelfall sein kann. Nur dadurch werden auch die Reversibilität der Regelung und die Wirksamkeit der Sanktionen - insbesondere der Teilkündigung - sichergestellt. Zudem würde die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Regelung zu einer Teilprivatisierung der EIU führen, was unter anderem auch nach dem Inhalt der Bundestagsentschließung gerade nicht geschehen sollte.

Für den Fall einer Unterschreitung des insgesamt überwiegend für den Nahverkehr einzusetzenden Anteils oder für den Fall eines von den Infrastrukturunternehmen zu verantwortenden Instandhaltungsrückstaus müssen Sanktionen vorgesehen werden, bis hin zu einer Teilkündigung der LuFV. Den Ländern ist eine eigenständige Klagebefugnis einzuräumen. Zurückgeforderte Mittel müssen zweckgebunden für die von Qualitätsmängeln betroffenen Netzteile eingesetzt werden. Bei Qualitätsmängeln in regionalen Netzen muss auch eine Ersatzvornahme möglich sein. Den Ländern muss ein Vorschlagsrecht für die vom EBA durchzuführenden Qualitätsmessungen (Messfahrten) eingeräumt werden.

d) Ausschluss eines nachteiligen Einflusses des Kapitalmarktes auf Schieneninfrastruktur und Verkehrsangebot

Ein nachteiliger Einfluss privater Anteilseigner auf die Infrastruktur und das Verkehrsangebot muss ausgeschlossen werden. Die Länder sind der

Überzeugung, dass die Erhaltung und Verbesserung des Systems Schiene angesichts der Gemeinwohlverpflichtung einen grundsätzlichen Vorrang vor Renditeinteressen haben müssen und daher gesetzlich abzusichern sind. Im Sinne der Ziele der Bahnreform ist insbesondere auch der Wettbewerb auf der Schiene zu stärken. Die Infrastrukturunternehmen müssen daher gegenüber der Holding weisungsunabhängig sein, insbesondere im Hinblick auf die konkreten Investitionsentscheidungen. Zuständige Behörde für die Überwachung der Einhaltung dieser Vorschrift ist die Bundesnetzagentur.

Die Aufteilung der Bundeszuschüsse auf die EIU ist verbindlich zu regeln. Sie muss die Einhaltung der jeweiligen Qualitätsvorgaben durch die EIU gewährleisten. Grundlage für die Regelungen in BSEAG und LuFV muss der heutige Umfang des Netzes sein. Die Qualitätsvorgaben und die im Rahmen der Sanktionen relevanten Qualitätskennziffern sind zu präzisieren, und es ist eine Pflicht zur Verbesserung der Qualität in das BSEAG aufzunehmen.

e) Einbeziehung der Länder in die Verhandlung der LuFV

Kernelemente der künftigen Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden künftig die LuFV und der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht sein. Die Länder sind daher in die Verhandlung der LuFV sowie in die laufende Überprüfung, Sanktionierung und ggf. Veränderung einzubeziehen. Der konkrete Inhalt einer ersten LuFV muss vor der abschließenden Beschlussfassung des Bundesrates - zumindest aber vor einer materiellen Teilprivatisierung - bekannt und mindestens ein Jahr erfolgreich erprobt sein. Dies ist unter Gesetzesvorbehalt mit Zustimmung des Bundesrates zu stellen.

Bevor eine Zustimmung zum Gesetz erteilt werden kann, muss den Ländern ein objektiver, aussagekräftiger und streckenscharf gegliederter Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht vorgelegt werden.

f) Stärkung der Regulierungsbehörde

Die Länder sind der Auffassung, dass es im Interesse aller Marktteilnehmer liegt, wenn dem über ein Monopol verfügenden Unternehmen ein Anreiz dafür geboten wird, Effizienzpotenziale zu heben und an die Kunden weiterzugeben. Zugleich können so überhöhte Renditen aus dem Betrieb

der weit überwiegend staatlich finanzierten Infrastruktur vermieden werden. Deshalb ist eine Anreizregulierung (Erlösbergrenzenregulierung, ex-ante-Kontrolle) nach der Price Cap-Methode einzuführen, die zugleich sicherstellt, dass

- Effizienzsteigerungen nicht zulasten der Qualität und Kapazität gehen,
- die Besonderheiten des Nahverkehrs berücksichtigt werden können,
- ein Anreiz zur Mengenausdehnung gesetzt wird und
- Sanktionen aus der LuFV gegen die EIU keine Rechtfertigung für Erhöhungen der Infrastrukturnutzungsentgelte bieten.

In die Erlösformel ist die Qualität als Zuschlags- oder Abschlagsfaktor aufzunehmen. Maßstab für die Soll-Qualität sind die Vorgaben nach dem BSEAG unter Berücksichtigung der Präzisierungen durch die Länderforderungen.

Da gegenwärtig noch nicht zuverlässig beurteilt werden kann, ob die LuFV als steuerndes Element für die Qualitätssicherung ausreicht, müssen bereits heute die Grundlagen für eine flankierende Absicherung über die Regulierung geschaffen werden.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zur Stärkung der Bundesnetzagentur vorzusehen. Dies betrifft unter anderem den Zugang zu Daten und Informationen, die Durchsetzbarkeit von Entscheidungen und die Einbindung in Stilllegungsverfahren. Zur effizienten Durchsetzung der regulatorischen Entscheidungen sind festgestellte Rechtsverstöße zu sanktionieren. Mindestens ist das Zwangsgeld deutlich (auf das Doppelte) zu erhöhen, um die Durchsetzung der regulatorischen Maßnahmen gegenüber den regulierten Unternehmen zu erleichtern.

Die Bundesnetzagentur ist in Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG einzubinden. In erster Linie soll ein Zusammenwirken der Behörden angestrebt werden, mit einem Vetorecht der Bundesnetzagentur für den Fall, dass auf Grund der bei der Regulierungsbehörde vorliegenden Erkenntnisse über Kosten- und Einnahmesituation begründete Zweifel an der Unwirtschaftlichkeit der Strecke bestehen. Die Bundesnetzagentur ist über sämtliche Verfahren unverzüglich zu informieren und am Verfahren durch das Eisenbahnbundesamt zu beteiligen. Sollte die Kooperation nicht zum gewünschten Ergebnis führen, kann in einem nächsten Schritt die Übertra-

gung der Zuständigkeit auf die Bundesnetzagentur erwogen werden. Gleiches gilt grundsätzlich für den Bereich des § 13 AEG.

Die Länder erwarten, dass angesichts der wichtigen und arbeitsintensiven Aufgaben die Personalausstattung der Regulierungsbehörde in angemessenem Maße aufgestockt wird.

Schließlich ist eine eindeutige Regelung über die Zuständigkeit für die Regulierung von Bahnstrom zu treffen, um die gegenwärtig bestehenden Rechtsunsicherheiten im Hinblick auf die Anwendungsbereiche des AEG und des Energiewirtschaftsgesetzes zu beseitigen und Lücken bei der Bekämpfung der mit der Materie verbundenen Diskriminierungspotenziale (Durchleitungsentgelte, Belieferung mit Bahnstrom) zu schließen. Dazu bedarf es einer entsprechenden Anpassung in § 1 AEG.

Zu den einzelnen Vorschriften

Vk 10. Zu Artikel 1 (§ 2 DBPrivG)
Artikel 3 (§ 4 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 BSEAG)

a) In Artikel 1 ist § 2 wie folgt zu fassen:

"§ 2
Vollzug der Veräußerung

(1) Umfang, Art und Zeitfolge der Privatisierung werden in einem gesonderten Privatisierungsvollzugsgesetz, das der Zustimmung der Länder bedarf, geregelt.

(2) Die Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs setzt den erfolgreichen Abschluss einer mindestens einjährigen Erprobung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 4 Abs. 2 BSEAG im Echtbetrieb voraus."

b) In Artikel 3 ist § 4 wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 2 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Wird der uneingeschränkt nutzbare Zustand der Schienenwege nicht

hinreichend sichergestellt oder ein sonstiger erheblicher Änderungsbedarf festgestellt, nimmt der Bund die entsprechenden Anpassungen an der Vereinbarung vor."

bb) In Absatz 3 Satz 1 ist der Halbsatz nach den Wörtern "nicht zustande kommt" wie folgt zu fassen:

"wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, eine Verordnung zu erlassen, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, in der die zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes sowie zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sowie der weiteren Festlegungen nach Absatz 1 und 2 näher bestimmt werden."

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, die Entscheidung über Zeitpunkt, Art und Umfang der Privatisierung auf die Ebene der Exekutive zu verlagern. Diese Delegation der Entscheidungskompetenz unter Ausschluss der Länder ist aus verfassungsrechtlicher Sicht mindestens zweifelhaft, da die Länder ihren Beschluss im Bundesrat über alle wesentlichen Aspekte der Privatisierung fassen müssen.

Darüber hinaus ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung das zentrale Instrument der künftigen Steuerung der Infrastrukturqualität und zur Wahrung des Infrastrukturgewährleistungsauftrags. Dieses Instrument liegt zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über das EBNeuOG noch nicht in endverhandelter Form vor. Als Begründung wird angeführt, dass zunächst die Eckpunkte im Gesetz festgeschrieben sein müssten, ehe die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG verhandelt werden könne. Damit würden die Länder jedoch ihre Zustimmung für etwas erteilen, dessen wesentliche Inhalte wie z. B. das Sanktionssystem sie nicht einschätzen können. Dies ist den Ländern nicht zumutbar. Aus diesem Grund muss den Ländern ein Zustimmungsvorbehalt eingeräumt werden, über den kurz vor der geplanten Umsetzung der Privatisierung zu entscheiden ist. Auch die einjährige Erprobung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat nur dann Sinn, wenn mit Hilfe des den Anforderungen des § 6 BSEAG-E entsprechenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts die Auswertung der Ergebnisse als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden kann.

11. Zu Artikel 2 (§ 4a - neu - BESG)V_k

In Artikel 2 ist nach § 4 folgender § 4a einzufügen:

"§ 4a

Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- (1) Der Deutschen Bahn AG und den mit ihr verbundenen Unternehmen im Sinne des § 15 Aktiengesetz ist es untersagt, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Weisungen hinsichtlich der Verwendung der Finanzmittel zu erteilen, die diese auf Grund des Gesetzes über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes vom Bund oder von Dritten erhalten. Der Deutschen Bahn AG und den mit ihr verbundenen Unternehmen im Sinne des § 15 Aktiengesetz ist es auch untersagt, in sonstiger Weise auf die Verwendung dieser Mittel einzuwirken.
- (2) Die Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn dürfen nicht gleichzeitig Mitglied des Vorstands oder der Geschäftsführung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sein.
- (3) Die Regulierungsbehörde hat die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 zu überwachen. § 14c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gilt entsprechend."

Begründung:

Die Bestimmung des § 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gewährleistet eine Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege von Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über Wegeentgelte betrifft. Diese Vorschrift, die in Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/14/EG geschaffen wurde, soll nunmehr um eine spezielle Unbundling-Vorschrift ergänzt werden. Diese soll die Weisungsunabhängigkeit der mit der Deutschen Bahn AG verbundenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Verwenden von solchen Finanzmitteln gewährleisten, die diese vom Bund oder von Dritten zur Erhaltung oder zum Ausbau der Schienenwege erhalten. Damit soll dazu beitragen werden, dass das Investitionsverhalten ausschließlich auf den infrastrukturellen Nutzen ausgerichtet ist und nicht den Interessen des Gesamtkonzerns unterworfen wird. Das an die Deutsche Bahn AG gerichtete gesetzliche Verbot beugt der Diskriminierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, die nicht mit der Deutschen Bahn AG verbunden sind, und kompensiert zudem auch die mit der teilweisen Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG einhergehende

Einbuße von Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand.

Die Überwachung der Einhaltung des Weisungsverbots obliegt der Regulierungsbehörde. Damit entfallen mögliche Schnittstellen in wettbewerblichen Regulierungstatbeständen.

Vk

12. Zu Artikel 2 (§ 5 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BESG)

In Artikel 2 ist § 5 Abs. 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist nach dem Wort "sollen" das Komma durch einen Punkt zu ersetzen und das Wort "oder" zu streichen.
- b) Nummer 3 ist zu streichen.

Begründung:

Eine Übernahme des rechtlichen Eigentums durch die dann bereits teilprivatisierte DB AG widerspricht dem Ziel, die Infrastruktur selbst nicht zu privatisieren und stattdessen das Eigentum des Bundes am Schienennetz umfassend zu sichern. Diese Alternative widerspricht dementsprechend auch der Entschließung des Deutschen Bundestages, auf die sich das EBNeuOG stützt.

Vk

13. Zu Artikel 2 (§ 7 Abs. 1 Satz 1 und 2 BESG)

In Artikel 2 sind in § 7 Abs. 1 die Sätze 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 oder Absatz 2 Satz 1 oder § 6 Abs. 1 in Verbindung mit Absatz 2 steht der Deutschen Bahn AG ein Wertausgleich für sämtliche Werte des Reinvermögens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu, die nach dem Vollzug der Privatisierung der Anteile geschaffen werden. Der Wertausgleich bemisst sich an dem bilanziellen Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Zeitpunkt der Beendigung der Sicherungsübertragung abzüglich des bilanziellen Eigenkapitals der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Zeitpunkt des Privatisierungsvollzugs (zugleich Zeitpunkt der Sicherungsübertragung)."

Begründung:

Die vorstehende Regelung zum Wertausgleich erhöht die Chancen, dass die

Rücknahme der Schieneninfrastruktur durch den Bund als "letztes Mittel" tatsächlich eine politisch umsetzbare Handlungsalternative ist. Dies ist für die Länder essenziell, um Fehlentwicklungen der Privatisierung des wirtschaftlichen Eigentums im Bedarfsfall mit Hilfe des Bundes zu einem politisch akzeptablen Preis korrigieren zu können. Zugleich ist diese Schutzmaßnahme notwendig, um die Asymmetrie zwischen den geringen Einwirkungsmöglichkeiten der Länder und ihrer überdurchschnittlichen Betroffenheit infolge des Renditedrucks auf den Verkehr in der Fläche auszubalancieren. Darüber hinaus ist es haushaltspolitisch nicht tragbar, wenn der Bund die zu großen Teilen von ihm und den Ländern finanzierte Schieneninfrastruktur ein zweites Mal bezahlen müsste. Der private Investor soll einen Anreiz haben, künftig auf eigenes Risiko zu investieren. Er soll aber nicht vergütet bekommen, was innerhalb des Konsolidierungskreises Staat vom Steuerzahler aufgebaut und finanziert wurde. Aus diesem Grund dürfen nur Mehrwerte entgolten werden, die nach der Privatisierung geschaffen werden.

- Fz 14. Für den Fall, dass der Gesetzentwurf im weiteren Gesetzgebungsverfahren weiterverfolgt wird und es bei der in Artikel 2 § 5 Abs. 1 Nr. 3 vorgesehenen Regelung bleibt:

Zu Artikel 2 (§ 8 BEStG)

In Artikel 2 ist § 8 zu streichen.

Begründung:

Artikel 2 § 8 beinhaltet die Schaffung einer neuen Befreiungsvorschrift von der Grunderwerbsteuer. Rechtsvorgänge, die sich aus der Durchführung des Bundesbahnstrukturgesetzes ergeben, die im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes grunderwerbsteuerbar und – mangels Befreiungsvorschrift – auch grunderwerbsteuerpflichtig wären, werden gemäß Artikel 2 § 8 von der Steuerpflicht ausgenommen.

Diese Befreiung widerspricht der Systematik des Grunderwerbsteuerrechts und hat negative Auswirkungen auf das Grunderwerbsteueraufkommen der Länder in nicht unbeträchtlicher Höhe.

Auch wenn die der Grunderwerbsteuer unterliegenden Rechtsvorgänge vorliegend auf einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung und damit auf staatlichem Zwang beruhen, rechtfertigt dies keine besondere Befreiungsregelung. Gesetzliche Vorschriften, die als Folge auch den Übergang des Eigentums an Grundstücken anordnen, sind insbesondere im Zusammenhang mit der Umorganisation staatlicher Verwaltungen, öffentlich-rechtlicher Verbände und anderer Institutionen häufig anzutreffen, ohne dass sie grunderwerbsteuerlich begünstigt wären. Nur die in § 4 GrEStG enumerativ aufgeführten Rechtsvorgänge sollten von der Besteuerung ausgenommen sein.

Mit Artikel 2 § 8 würde ein Präzedenzfall für andere Gruppen von Steuerpflichtigen geschaffen, die ebenfalls – zum Teil schon seit längerem – eine Entlastung von der Grunderwerbsteuer wünschen. Dies hätte zur Folge, dass das mit der Grunderwerbsteuerreform 1983 verfolgte Ziel – Wegfall nahezu aller bis dahin bestehender Befreiungsvorschriften unter gleichzeitiger Absenkung des Streuersatzes – ernsthaft gefährdet wird.

Diesem Ziel widerspricht bereits die in der Vergangenheit wiederholt praktizierte Vorgehensweise des Bundes, Rechtsvorgänge, die die Belange des Bundes unmittelbar berühren und die nach dem Grunderwerbsteuergesetz der Besteuerung unterliegen würden, durch sonstige spezialgesetzliche Regelungen von der Besteuerung auszunehmen, obwohl das Grunderwerbsteueraufkommen ausschließlich den Ländern zusteht.

Abgesehen von diesen grundsätzlichen Bedenken gegen die Einführung der Befreiungsvorschrift ist fraglich, ob es sich hierbei um eine staatliche Beihilfe handelt, die mit dem gemeinsamen Markt vereinbar wäre.

- Vk 15. Zu Artikel 3 (§ 3 Abs. 1 Satz 1, § 4 Abs. 1 Satz 1, Satz 3 - neu -, § 6 Abs. 2 Satz 2 - neu -, § 7 Abs. 1a - neu -, § 8 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2, Nr. 5 - neu -, Satz 2, Abs. 7 - neu -, § 10, § 11 Satz 3 - neu - BSEAG)

Artikel 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In § 3 Abs. 1 Satz 1 ist der Klammerzusatz wie folgt zu fassen:

"(uneingeschränkt nutzbarer Zustand)"

- b) § 4 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 ist das Wort "betriebsbereiten" durch die Wörter "uneingeschränkt nutzbaren" zu ersetzen.

- bb) Folgender Satz ist anzufügen:

"Die nach Satz 2 Nr. 5 maßgeblichen Parameter sowie der Inhalt des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts nach Nummer 6 sind strecken- oder, soweit es sich um Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen."

- c) In § 6 ist dem Absatz 2 folgender Satz anzufügen:

"Die Darstellungen nach Absatz 2 sind strecken- oder, soweit es sich um

Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen. Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist den Ländern jährlich vorzulegen."

d) In § 7 ist nach Absatz 1 folgender Absatz einzufügen:

"(1a) Das EBA hat jährlich Messfahrten auf mindestens 5000 Streckenkilometern durchzuführen und mit den ermittelten Daten die Angaben der Infrastrukturunternehmen des Bundes im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht zu überprüfen. Die Ergebnisse der Überprüfung sind zu veröffentlichen. Die Länder und die Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind berechtigt, die Überprüfung bestimmter Strecken zu beantragen. Die Ländervorschläge sind vorrangig zu berücksichtigen. Das EBA trifft die Auswahl der übrigen Strecken pflichtgemäß unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Zugangsberechtigten."

e) § 8 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Satz 1 sind nach dem Wort "Ziele" die Wörter "gesamtnetz- und teilnetz- oder streckenbezogen" einzufügen.

bbb) In Satz 1 Nr. 2 ist nach dem Wort "Netzqualität" die Angabe "gemäß § 6 Abs. 2" anzufügen.

ccc) In Satz 1 Nr. 3 ist das Wort "oder" am Ende durch ein Komma zu ersetzen sowie in Nummer 4 der Punkt am Ende durch das Wort "oder" zu ersetzen und folgende Nummer anzufügen:

"5. dem für Maßnahmen in Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, mindestens zu verwendenden Anteil."

ddd) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Werden mehrere Ziele verfehlt, werden die Zielverfehlungen für die Berechnung der Rückforderung kumuliert."

bb) Folgender Absatz ist anzufügen:

"(7) Die Mittel, die nach Absatz 5 erstattet werden, sind zweckgebunden für die Bestandserhaltung der Schienenwege einzusetzen; diese Mittel sind nicht auf die Mittel nach § 3 Abs. 2 anzurechnen."

f) § 10 ist wie folgt zu fassen:

"§ 10

Wiederholte Pflichtverletzungen

(1) Erreichen ein oder mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 8 Abs. 4 genannten Ziele ausweislich des Berichts nach § 6 Abs. 1 oder der Kontrollen nach § 7 Abs. 1a während der Laufzeit der LuFV zweimal nicht, ist der Bund berechtigt, die LuFV zu kündigen.

(2) Soweit nur eine strecken- oder teilnetzspezifische Zielverfehlung vorliegt und diese Strecken oder Teilnetze nicht dem überregionalen Güterverkehr dienen oder von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden, hat der Bund auf Verlangen des betroffenen Landes die Kündigung für die betroffenen Strecken oder Teilnetze auszusprechen. Ein Jahr nach Wirksamwerden der Kündigung endet die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und es gilt § 6 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes.

(3) Im Falle einer Kündigung nach § 10 Abs. 2 Satz 2 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Verlangen des jeweiligen Landes die Schienenwege und Anlagen kostenfrei auf einen Dritten zu übertragen. Der Bund stellt dem betreffenden Land für die übernommene Eisenbahninfrastruktur die Anteile der nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 Bundesschienenwegegesetz für die Erhaltung vorgesehenen Mittel zur Verfügung. Für auf Rückständen beruhendem Investitions- und Instandsetzungsbedarf zur Erreichung der Qualitätsziele der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat das betreffende Land Anspruch auf zusätzliche Mittel aus Rückforderungen nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegegesetz. Eine Rückzahlung von Mitteln des Bundes nach § 22 Bundesschienenwegegesetz findet nicht statt."

Als Folge ist

in Artikel 2 § 6 Abs. 1 Nr. 2 wie folgt zu fassen:

"2. wenn die Kündigung nach § 10 Bundesschienenwegegesetz wirksam ist."

g) Dem § 11 ist folgender Satz anzufügen:

"Der Bund hat dafür Sorge zu tragen, dass die erwirkten Mittel zweckgerichtet dafür eingesetzt werden, dass der vereinbarte Zustand wieder hergestellt wird."

Begründung:

Die Vorgabe eines "betriebsbereiten Zustands" reicht als Ziel für die Erhaltung der Schienenwege nicht. Damit sind nicht nur keine Qualitätsziele verbunden, sondern es wird auch suggeriert, die Vorhaltung einer betriebsbereiten Infrastruktur reiche, selbst wenn dieser Zustand für die Anforderungen der Nutzer ungeeignet und damit wertlos ist. Im Zusammenhang mit der Zusicherung eines jährlichen Zuschussbetrags (geplant 2,5 Mrd. € p. a.) ist mindestens der "uneingeschränkt nutzbare Zustand" der Eisenbahninfrastruktur einzufordern. Sollten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen diesen nicht garantieren wollen, muss die Infrastruktur abgegeben oder stillgelegt werden, mit der Folge der Abschmelzung oder Umleitung des Zuschussbetrags nach § 3 Abs. 2 BSEAG-E.

Die nach Strecken und Teilnetzen differenzierte Darstellung aller Parameter im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist im Hinblick auf Transparenz, und um die Einhaltung der Qualitätsziele nachprüfbar zu machen, für die Länder unabdingbar.

Länderrechte auf eine Teilkündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung werden auf Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung beschränkt. Der Zugriff der Länder wird für Strecken, die für den übergeordneten Güterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr von Bedeutung sind, ausgeschlossen. Die Teilkündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bei regional begrenzter wiederholter Verfehlung der Qualitätsziele macht die Kündigung als Sanktion erst praktikabel.

Wiederholte Pflichtverletzungen müssen als Kündigungsgrund der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung definiert werden. Bei wiederholten Pflichtverletzungen eines Zuschussempfängers reicht es nicht, den Zuschussgeber zur Feststellungsklage zu ermächtigen. Zur rechtlichen Klarstellung wird "wiederholt" als "zweimal" definiert.

Zur Einhaltung der Qualitätsziele reicht es nicht, sich allein auf die Darstellung des Zuschussempfängers im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts zu stützen. Es sind regelmäßige umfassende Kontrollen seitens des Eisenbahn-

Bundesamtes vorzusehen. Die Länder und übrigen Zugangsberechtigten bekommen als Hauptbetroffene einen Rechtsanspruch darauf, entsprechende Messfahrten zu erwirken.

Bei Verfehlung der mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verbundenen Ziele reicht es nicht, nur das am weitesten verfehlte Ziel zum Maßstab von Rückforderungen zu machen. Dies kommt einer Aufforderung an den Zuschussempfänger gleich, die schwächer verfehlten Ziele mindestens temporär zu ignorieren. Maßstab für die Berechnung der Rückforderungen müssen deshalb die kumulierten Zielverfehlungen sein.

Für die nach § 8 BSEAG-E zurückzufordernden Mittel und für den Schadensersatz nach § 11 BSEAG-E sind Zweckbindungen vorzusehen.

Vk 16. Zu Artikel 3 (§ 3 Abs. 3 - neu -, § 21 Abs. 1 BSEAG)

Artikel 3 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem § 3 ist folgender Absatz anzufügen:

"(3) Von den Mitteln, die der Bund für die Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung stellt, sowie von den Mitteln, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 als jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrag erbringen müssen, sind jeweils mindestens zwanzig vom Hundert für Maßnahmen in Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die überwiegend dem Nahverkehr dienen, zu verwenden. Über diese Maßnahmen stellen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Einvernehmen mit dem jeweiligen Land her."

b) § 21 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

"(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erhalten für den Ausbau der Schienenwege, die überwiegend dem Nahverkehr dienen, vom Bund 250 Mio. Euro jährlich. Der Betrag teilt sich für Maßnahmen in den Ländern gemäß den in § 5 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz festgelegten Vomhundertsätzen auf die Länder auf. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes legen dem Eisenbahnbundesamt die auf Vorschlag des jeweiligen Landes in einer Liste für einen Fünfjahresplan platzierten Maßnahmen (Platzierungsliste) vor. Ein im Laufe des Fünfjahresplans sich ergebender Mehr- oder Minderbedarf zwischen den Maßnahmen kann - auch länderübergreifend bis zu 15 vom Hundert - ausgeglichen werden. Ein Mittelausgleich mit den Vorhaben des Bedarfsplans

Schiene bedarf der Zustimmung des Bundes und des jeweiligen betroffenen Landes. Die Länder können an Stelle von Baukostenzuschüssen auch zinslose Darlehen beanspruchen."

Als Folge ist

die Überschrift "Abschnitt 4 Schlussbestimmungen" vor § 21 zu streichen und vor § 23 einzufügen.

Begründung:

Die Regelung greift die bisherige Regelung des § 8 Abs. 2 BSchwAG a. F. auf und stellt inhaltlich hinsichtlich der Verwendung der Mittel, die der Bund sowohl im Rahmen der Erhaltung als auch im Rahmen des Ausbaus der Schienenwege zur Verfügung stellt, keine Neuregelung dar. Die bisherige Praxis, wonach rund 5 v. H. der Bundesmittel für speziell definierte Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Nahverkehrs eingesetzt werden, wird dem Grunde nach beibehalten, jedoch der Höhe nach präzisiert und auf eine eindeutige rechtliche Basis gestellt.

Darüber hinaus soll durch die Änderungen gewährleistet werden, dass ein gleich hoher Anteil des festgelegten jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Instandhaltung regionale Infrastruktur eingesetzt wird. Dadurch soll verhindert werden, dass diese Mittel ausschließlich in die Instandhaltung ertragsreicher Strecken fließen und die Qualität der überwiegend nur vom Nahverkehr genutzten regionalen Infrastruktur auf Grund mangelnder Instandhaltung und Erneuerung weiter abnimmt. Das Einvernehmen betrifft insbesondere die Auswahl der Maßnahmen.

Die Länder erwarten, dass wie bisher über zinslose Darlehen finanzierte Maßnahmen auch nach der grundsätzlichen Umstellung auf Baukostenzuschüsse (Begründung zu § 20 BSEAG) weiterhin realisiert werden können und im Vergleich zum Status quo keine neuen Maßstäbe und Schwellenwerte aufgestellt werden.

Systematisch werden die jeweiligen Regelungsbereiche eindeutig einerseits dem Abschnitt 2 "Erhaltung der Schienenwege" sowie andererseits dem Abschnitt 3 "Ausbau der Schienenwege" zugeordnet.

Die materiellen Regelungen in den §§ 21 und 22 BSEAG-E gehören systematisch zu Abschnitt 3; die Überschrift "Abschnitt 4 Schlussbestimmungen" wird daher verschoben.

Vk

17. Zu Artikel 3 (§ 3 Abs. 4 - neu - BSEAG)

In Artikel 3 ist dem § 3 nach Absatz 3 (neu) folgender Absatz anzufügen:

"(4) Eine Herausnahme von Schienenwegen aus dem Bestandsnetz und damit aus dem Anwendungsbereich dieses Gesetz sowie aus der nach diesem Gesetz abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung beziehungsweise der diese ersetzenden Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundes und der betroffenen Länder."

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die im EBNeuOG und darauf aufbauend in der LuFV vorgesehenen Regelungen vom heutigen Netzzumfang ausgehen - insbesondere auch im Hinblick auf die Bemessung des erforderlichen Bundeszuschusses.

Die Verantwortung der Länder für die bestehenden Angebote im SPNV bedarf notwendigerweise der Flankierung durch die dazu benötigte Eisenbahninfrastruktur. Hierfür trägt auf der Grundlage von Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz der Bund die Verantwortung. Im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG und der Einführung des Instrumentes der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung darf es keinen Anreiz und keine Möglichkeit für die DB AG geben, ohne Zustimmung des Bundes und der jeweils für die SPNV-Angebote zuständigen Länder solche Eisenbahninfrastruktur durch Stilllegung oder Abgabe an Dritte aus dem Geltungsbereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung herauszunehmen. Mit der Einführung eines Zustimmungsvorbehaltes werden auch ergänzende Regelungen im Einvernehmen zwischen der DB AG, dem Bund und den betroffenen Ländern erleichtert.

Auch bei Schienenwegen, die nicht vom SPNV genutzt werden, kann die Infrastrukturverantwortung des Bundes nur wirksam durch einen Zustimmungsvorbehalt zur Geltung gebracht werden. Damit wird auch der Gefahr begegnet, dass die DB AG den Qualitätsvorgaben der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch den Gang in die Stilllegung ausweichen kann. Die Regelungen des § 11 AEG (Stilllegung) bieten bei weitem keine ausreichende Gewähr für eine Verhinderung der Außerbetriebsetzung benötigter Eisenbahninfrastruktur. Insbesondere für Eisenbahninfrastruktur des Güterverkehrs, für die auf Grund der Marktgegebenheiten keine langfristigen und ständigen Bestellungen möglich sind, z. B. Verladestellen, Überholungsgleise, besteht die Gefahr eines dem Gemeinwohl zuwiderlaufenden und oftmals irreversiblen Infrastrukturabbaus. Hierdurch kann auch eine Betroffenheit der Länder begründet werden. Es bleibt dem Bund vorbehalten, praktikable Lösungen für Bagatellfälle zu finden und vorzuschlagen.

18. Zu Artikel 3 (§ 3 Abs. 5 - neu - BSEAG)V_k

In Artikel 3 ist dem § 3 folgender Absatz anzufügen:

"(5) Die Unterstützung nach Absatz 2 erhöht sich um den Betrag, um den die Summe aller Infrastrukturnutzungsentgelte für den Schienenpersonennahverkehr in einem Jahr ohne diesen Ausgleich über die Dynamisierungsrate nach § 5 Abs. 2 RegG hinaus steigen würde."

Begründung:

Die Regelung stellt sicher, dass die Preissteigerung auf höchstens die Steigerungsrate nach § 5 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes begrenzt bleibt. Sie gewährleistet zugleich, dass die Infrastrukturunternehmen ihre berechtigten Ansprüche gegenüber dem Bund geltend machen können. Damit hat der Bund zugleich ein wirksames Mittel die zulässigen Renditen aus der öffentlich bezuschussten Infrastruktur auf ein angemessenes Maß zu begrenzen.

Mit der Regelung wird außerdem der Forderung der Länder nach einer Vermeidung von Haushaltsrisiken für die Länder durch die Teilprivatisierung der DB AG Rechnung getragen.

V_k 19. Zu Artikel 3 (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, 3, 5a - neu -, § 6 Abs. 2 Nr. 6a - neu -, Nr. 7, 8 BSEAG)

Artikel 3 ist wie folgt zu ändern:

a) § 4 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

"2. Festlegung des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrags der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,"

bb) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

"3. Festlegung des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,"

cc) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer einzufügen:

"5a. Festlegung der wesentlichen Qualitätsparameter für Stationen und Serviceeinrichtungen; dies betrifft insbesondere fahrgastbezogene Nutzungen, die in Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Bedeutung mindestens

sichergestellt werden müssen,"

b) § 6 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Nummer 6 ist folgende Nummer einzufügen:

"6a. eine Aufstellung über erfolgte Verfügungen über Immobilien einschließlich des erzielten Kaufpreises,"

bb) Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

"7. eine inhaltliche Darstellung der Ersatzinvestitionen sowie eine Darstellung der hierfür eingesetzten Mittel je Infrastrukturunternehmen,"

cc) Nummer 8 ist wie folgt zu fassen:

"8. einen Instandhaltungsbericht, in dem die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen sowie die hierfür eingesetzten Mittel je Infrastrukturunternehmen dargestellt werden,"

Begründung:

Bislang sieht der Gesetzentwurf keine expliziten Qualitätsvorgaben für Stationen und Serviceeinrichtungen vor. Es ist daher klarzustellen, dass auch insoweit eindeutige Kriterien festgelegt werden müssen. Die Qualitätsparameter sollen sich dabei unter anderem an den im Bahnstufungsprogramm der DB Station und Service erfassten Kriterien orientieren.

Es ist ferner Transparenz über die Mittelverwendung bei den einzelnen Infrastrukturunternehmen zu schaffen. Daher sind die Mittel jeweils gesondert auszuweisen. Eine gesetzliche Regelung zu den Immobilien der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Übrigen schon im Hinblick auf den Gesetzesvorbehalt geboten.

Angesichts der bekannt gewordenen Pläne, einen erheblichen Anteil der Empfangsgebäude zu veräußern, ist eine Regelung für die Beibehaltung der wesentlichen fahrgastbezogenen Nutzungen erforderlich um auch nach einem Verkauf an Private an Bahnhöfen mit hohem Fahrgastaufkommen und/oder erheblicher verkehrlicher Bedeutung mindestens sichergestellt werden müssen.

Vk 20. Zu Artikel 3 (§ 5a - neu - BSEAG)

In Artikel 3 ist nach § 5 folgender § 5a einzufügen:

"§ 5a

Option zur Übertragung von regionaler Infrastruktur auf Dritte

- (1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG sind berechtigt, auf Wunsch eines Landes Strecken oder Teilnetze einschließlich der Serviceeinrichtungen Dritten zur Bewirtschaftung und zum Ausbau zu übertragen.
- (2) Voraussetzung für eine Übertragung nach Absatz 1 ist, dass die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches nach Absatz 1 nicht dem überregionalen Güterverkehr dient und von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt wird.
- (3) Das betreffende Land stellt sicher, dass für die übernommene Infrastruktur die Ziele nach § 8 Abs. 4 eingehalten werden. Die abgebenden Infrastrukturunternehmen stellen dem betreffenden Land die zur Ermittlung des Aufgabenumfanges sowie zur Erfüllung der Anforderungen nach § 6 erforderlichen Datengrundlagen zur Verfügung.
- (4) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG leiten die anteiligen für die Erhaltung der übertragenen Infrastruktur vorgesehenen Mittel nach § 3 Abs. 2 sowie analog im Falle einer Folgeregelung nach § 4 Abs. 3 an den übernehmenden Dritten in vollem Umfang weiter.
- (5) Die zur Bewirtschaftung übertragene Eisenbahninfrastruktur bleibt eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Die Übertragung erfolgt kostenfrei und für mindestens 15 Jahre. Der Einsatz von Mitteln nach § 21 bleibt unbenommen. Eine Rückzahlung von Mitteln des Bundes nach § 22 findet nicht statt."

Begründung:

Die Forderung nach einer Option zur Übernahme regionaler Infrastruktur entspricht einer langjährigen Forderung der Länder sowie der Verbände der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und der öffentlichen Verkehrsunternehmen.

Obwohl die Infrastrukturnutzungsentgelte bei Nebenstrecken nahezu ausschließlich durch die Länder finanziert werden, haben weder die Länder noch die von Ihnen bestimmten Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Möglichkeit über Ausbaustandards und Ausbauprioritäten zu entscheiden. Nach vorliegenden Untersuchungen sind bei Bau und Betrieb von Regionalstrecken und Stationen durch Dritte deutliche Kostensenkungen möglich. Mit der Übertragung des Teils der Eisenbahninfrastruktur, der nur

von regionaler Bedeutung ist, an die Länder wird auch ein Vorschlag des Bundesrechnungshofs aufgegriffen. Der Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur kann so für den Wettbewerb geöffnet werden.

Die vorgesehene Regelung greift die Intention des Bundesrates aus der am 14. Mai 2004 beschlossenen Stellungnahme zum "Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften" (799. Sitzung des Bundesrates, BR-Drucksache 269/04 (Beschluss)) auf, der der Bund mit dem Hinweis auf verfassungsmäßige Bedenken wegen seiner Infrastrukturverantwortung gemäß Artikel 87e Grundgesetz nicht gefolgt war (BT-Drucksache 15/3280).

Vor diesem Hintergrund stellt die Regelung klar, dass die übertragene Eisenbahninfrastruktur eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes bleibt und ausschließlich zum Zweck der Bewirtschaftung und des Ausbaus durch Dritte übertragen wird, um regionale Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen und attraktivitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen.

Vk 21. Zu Artikel 3 (§ 6 Abs. 2 Nr. 1, Nr. 4, Nr. 4a - neu -; Abs. 2a - neu -; Abs. 3 BSEAG)

In Artikel 3 ist § 6 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

"1. ein Kataster der Schienenwege mit allen wesentlichen Merkmalen der Betriebsanlagen, insbesondere der Soll-Geschwindigkeit jedes Streckenabschnitts einschließlich der Begründung für etwaige Änderungen seit der Inbetriebnahme,"

bb) Nummer 4 ist wie folgt zu fassen:

"4. wesentliche Qualitätsmerkmale wie das Alter der wesentlichen Sachanlagenklassen und den durch Qualitätsmängel verursachten theoretischen Fahrzeitverlust im bestehenden Netz, der die typisierten fahrdynamischen Auswirkungen von Infrastrukturmängeln auf einem Streckenabschnitt auf der Grundlage des Jahresfahrplans einbezieht sowie die wesentlichen Qualitätsparameter nach § 4 Abs. 1 Nr. 5a (neu),"

cc) Nach Nummer 4 ist folgende Nummer einzufügen:

"4a. alle wesentlichen Merkmale der Kapazität der Schienenwege wie die Anzahl und Verteilung von Abstell-, Überhol- und

Ladegleisen, Kreuzungsbahnhöfen, Weichen und Blockabständen,"

b) Nach Absatz 2 ist folgender Absatz einzufügen:

"(2a) Sämtliche Angaben zu Absatz 2 Nr. 1 bis 6 und Nr. 11 sind streckenscharf auszuweisen. Abgrenzungskriterium sind die Streckennummern der Deutschen Bahn AG zum [Datum einsetzen]. Die Angaben zu Absatz 2 Nr. 7, Nr. 8 und Nr. 12 bis 14 sind für die Regionalnetze einzeln auszuweisen."

c) In Absatz 3 sind nach den Wörtern "entstanden sind" die Wörter "sowie mindestens fünf Jahre nach Ablauf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" einzufügen.

Begründung:

Der weitgehende Handlungsspielraum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Verwendung des Zuschusses nach § 3 Abs. 2 BSEAG-E erfordert als Grundlage der Kontrolle der Zielerreichung einen detaillierten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. Im vorliegenden Gesetzentwurf fehlen wesentliche notwendige Inhalte. Zu ergänzen sind Angaben im Kataster über die Soll-Geschwindigkeit, Angaben zu Fahrzeitverlusten unter Berücksichtigung fahrdynamischer Aspekte sowie alle wesentlichen Merkmale zur Bestimmung der Kapazität.

Die erforderlichen Angaben sind bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügbar und müssen in einer für Bund und Länder nachvollziehbaren Form je nach Kriterium entweder streckenscharf oder für die verschiedenen Regionalnetze einzeln dokumentiert werden.

Angesichts der Unbestimmtheit von Folgeregelungen nach Auslaufen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist sicherzustellen, dass alle Unterlagen auch nach dem Auslaufen für mindestens fünf Jahre verfügbar sind.

Vk 22. Zu Artikel 3 (§ 7a - neu - BSEAG)

In Artikel 3 ist nach § 7 folgender § 7a einzufügen:

"§ 7a

Gewährleistung der Kapazität und der Zugangsrechte

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Verringerung der Kapazität von Schienenwegen sowie die Außerbetriebnahme und den Rückbau von Serviceeinrichtungen - unbeschadet der Regelungen des § 11 AEG - gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und gegenüber der Regulierungsbehörde anzuzeigen. Dabei sind

- die bisherige und die geplante Kapazität,
- die derzeitige und die erwartete Nutzung und
- die wirtschaftliche Unzumutbarkeit des Weiterbetriebs

darzustellen. Die geplanten Maßnahmen sind zeitgleich öffentlich bekannt zu machen.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt ist berechtigt, nach Abwägung von Allgemeinwohlinteressen und wirtschaftlichen Interessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie der nach § 14 Abs. 2 AEG Zugangsberechtigten die Verringerung der Kapazität von Schienenwegen sowie die Außerbetriebnahme und den Rückbau von Serviceeinrichtungen bis drei Monate nach Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 1 ganz, teilweise, auf Dauer oder zeitlich befristet zu versagen. Maßgebliche Gründe für eine Versagung liegen insbesondere vor, wenn

- Zugangsberechtigte bis sechs Wochen nach Veröffentlichung der Anzeige nach Absatz 1 ein berechtigtes Interesse an der Aufrechterhaltung der Kapazität oder den Weiterbetrieb der Serviceeinrichtungen dargelegt haben,
- die gegenüber der aktuellen Nutzung verbleibenden Kapazitätsreserven weniger als 20 vom Hundert betragen oder die Kapazitätsreduzierung zu Fahrtzeitverlängerungen für bestimmte Marktsegmente führt,
- die Kapazitäten oder die Serviceeinrichtungen zur Bewältigung der absehbaren Verkehrsnachfrage benötigt werden,
- die Regulierungsbehörde einen Verstoß gegen § 14 Abs. 1 AEG feststellt.

(3) Im Falle einer zeitlich befristeten Versagung prüft das Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Ablauf der Versagungsfrist, ob die für die Versagung maßgeblichen Gründe weiterhin vorliegen und eine erneute Versagung begründen.

(4) Die Schienenwegekazität ist jährlich nach einheitlichen Grundsätzen gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 5 zu dokumentieren. Die Kapazität einer Eisenbahninfrastruktur bemisst sich nach ihrer Leistungsfähigkeit und der Möglichkeit, auf ihr Trassen in befriedigender Qualität planerisch zu gestalten, wobei Bezugspunkt die jeweilige Infrastruktureinrichtung unter Berücksichtigung des der-

zeitigen und des absehbaren Verkehrs ist. Die UIC-Richtlinie 406 ist zu beachten.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, das weitere Verfahren für die Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur durch eine Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, zu regeln."

Begründung:

Qualität und Kapazität der Infrastruktur stehen in engem Zusammenhang. Kapazitätseinschränkungen, wie z. B. der Abbau von Kreuzungsbahnhöfen, Überholgleisen, Gleiswechselstellen oder die Vergrößerung der Blockabstände und die Stilllegung oder der Rückbau von Serviceeinrichtungen wie z. B. Personenbahnhöfen, deren Gebäude und Einrichtungen, Ladestraßen, Umschlaganlagen, Energieversorgungseinrichtungen und Wartungseinrichtungen berühren Allgemeinwohlintressen und können dazu führen, dass die Zugangsberechtigten in ihren etwa durch Verträge über Trassen bestehenden Rechten beschränkt werden, worüber die Regulierungsbehörde wacht. Bestehende Kapazitäten und Serviceeinrichtungen sind deshalb grundsätzlich aufrecht zu erhalten, so lange ein Bedarf besteht oder absehbar ist.

Die Finanzierung nach § 3 Abs. 2 BSEAG-E muss entsprechend an ein Regime zur Sicherung notwendiger Infrastrukturkapazitäten geknüpft werden.

Für eine effektive Gewährleistung der Kapazitätsüberwachung nach dieser Vorschrift bedarf es außerdem der (bislang) fehlenden Bestimmung des Begriffs der Kapazität.

Die vorgesehene Verordnungsermächtigung ermöglicht eine nähere Regelung des Verfahrens zur Überwachung der gesetzlichen Vorgaben durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur.

Die Vorschrift ist neben § 11 AEG erforderlich, der für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt und unberührt bleibt. Auch die im Einzelfall nötige Durchführung beider Verfahren ist gerechtfertigt, da sie unterschiedliche Ziele verfolgen: § 7a BSEAG dient der Überwachung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, dass die gewährten Bundesmittel gemäß den gesetzlichen Vorgaben eingesetzt und keine Kapazitätsreduzierungen zur Aufwandsminimierung durchgeführt werden. Demgegenüber sichert § 11 AEG unabhängig vom Betreiber nach Möglichkeit den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur im Gemeinwohlinteresse zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags aus Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz und ermöglicht insbesondere die Übertragung von Eisenbahninfrastruktur auf Dritte, die den Betrieb fortführen. Die Vorschrift ist damit dem Verfahren nach § 7a BSEAG nachgelagert.

Vk 23. Zu Artikel 3 (§ 23 Abs. 2 - neu - BSEAG)

In Artikel 3 ist § 23 wie folgt zu ändern:

- a) Dem bisherigen Wortlaut ist die Absatzbezeichnung "(1)" voranzustellen.
- b) Folgender Absatz ist anzufügen:

"(2) Bestehende Vereinbarungen für den Ausbau von Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen und die über die bisherigen Sammelvereinbarungen Nummer 5 finanziert wurden, gelten unverändert fort."

Begründung:

Es ist die erforderliche Übergangsregelung auch hinsichtlich der Nahverkehrsmaßnahmen zu treffen, die bisher über die SV 5 finanziert wurden. Es soll damit klargestellt werden, dass die bisherige Praxis fortgeführt wird und u. a. bisher über zinslose Darlehen finanzierte Maßnahmen weiter umgesetzt werden können.

Vk 24. Zu Artikel 3a - neu - (BSPFVG - neu -)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel einzufügen:

**"Artikel 3a
Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs
(Bundesschienenpersonenfernverkehrsgesetz - BSPFVG)**

§ 1

Gewährleistungsauftrag

(1) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Verkehrsangeboten des Schienenpersonenfernverkehrs auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird.

(2) Der Bund stellt dazu erforderliche, anderweitig nicht erbrachte Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr durch den Abschluss von

Verkehrsdurchführungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher.

§ 2

Gegenstand der Gewährleistung

Die Gewährleistung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr erstreckt sich auf die öffentliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen, die nicht überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (Schienenpersonenfernverkehr). Im Zweifel dient ein Eisenbahnzug dem Schienenpersonenfernverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 km und die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt.

§ 3

Mindestumfang des Schienenpersonenfernverkehrs

(1) Der Gewährleistungsauftrag des Bundes umfasst Zugleistungen von mindestens (*einsetzen: Zugkilometerleistung im Linienfernverkehr des Jahres 2007*) Zugkilometer. Alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr sind durch mindestens sechs Fernzugpaare des Linienverkehrs pro Tag im überregionalen Fernverkehrsnetz anzubinden. Der Schienenpersonenfernverkehrsplan gemäß § 4 kann weitere Kriterien enthalten. Er soll die Angebotsplanung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgreifen und nur dort ergänzende oder abweichende Regelungen vorsehen, wo dies zur Erfüllung der Kriterien notwendig ist.

(2) Der Bund soll den Bestand der zum Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Linien in das benachbarte Ausland und eine Mindestbedienung nach Absatz 1 Satz 2 unter Beachtung des Territorialitätsprinzips sicherstellen.

§ 4

Schienenpersonenfernverkehrsplan und -bericht

(1) Die Verpflichtungen in § 3 und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs stellt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates in einem Schienenpersonenfernverkehrsplan dar. Die Aufstellung erfolgt erstmals bis zum Ende des Jahres 2008. Er wird alle zwei Jahre fortgeschrieben.

(2) Der Schienenpersonenfernverkehrsplan enthält Ziele und Konzepte des Schienenpersonenfernverkehrs. Er stellt die zu befahrenden Linien, die geplanten Halte, die Taktfolge auf den einzelnen Linien und die Verkehrsleistung zusammenhängend dar.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung erstattet dem Bundestag und dem Bundesrat im Februar eines jeden Jahres Bericht über die Umsetzung des Schienenpersonenfernverkehrsplans und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs im vorangegangenen Kalenderjahr.

§ 5

Verkehrsdurchführungsverträge

Der Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen im Sinne des § 1 Abs. 2 ist eine Aufgabe der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes. Die Finanzierung der Verkehrsdurchführungsverträge wird im Bundeshaushalt sichergestellt.

§ 6

Übergangsregelung

Bis zum Wirksamwerden des Schienenpersonenfernverkehrsplans nach § 4 gilt der Gewährleistungsauftrag des Bundes als erfüllt, wenn das Zugangebot des Jahres 2008 auf den jeweiligen Linien erbracht wird. Einschränkungen dieses Angebots bedürfen der Zustimmung des Bundes. Wird die Zustimmung nicht erteilt, hat er die daraus dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die entstehenden nachgewiesenen wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen.

§ 7 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft."

Begründung:

Einführung:

Das Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs (Bundesschienenpersonenfernverkehrsgesetz - BSPFVG) konkretisiert den Gewährleistungsauftrag des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr (Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz) und stellt dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderlichen Verfahren zur Verfügung.

Es setzt zugleich die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, zuletzt geändert durch VO (EWG) Nr. 1893/91, ABl. der EG Nr. L 169, vom 29. Juni 1991, S. 1, um, nach der mit Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste zur Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abgeschlossen werden können (Artikel 1 Abs. 4 EWG-VO 1191/69), um unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicher zu stellen.

Nach der bisherigen Rechtslage ist lediglich § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz einschlägig, wonach Verkehrsleistungen ausgeschrieben und Verkehrsdurchführungsverträge abgeschlossen werden können. Dieser Bestimmung geht das speziellere BSPFVG vor.

Die DB Reise & Touristik AG hat ihr Fernverkehrsangebot insbesondere in Randlagen Deutschlands in den zurückliegenden Jahren deutlich reduziert. Bei Fortsetzung dieser Entwicklung, die im Falle einer Teilprivatisierung der DB AG verstärkt zu befürchten ist, wäre eine ausreichende Versorgung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr nicht mehr gewährleistet. Ohne ein Eingreifen der Bundesregierung ist der Gewährleistungsauftrag des Bundes im Schienenpersonenfernverkehr in Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes nicht mehr sichergestellt. Die Länder könnten gezwungen sein, durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen im SPNV einen Ausgleich herzustellen. Dies käme einer vom Gesetzgeber nicht gewollten Verantwortungsverlagerung vom Bund auf die Länder gleich. Insofern unterstützt das Gesetz auch die Forderung der Länder, dass im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG Haushaltsrisiken für die Länder ausgeschlossen werden müssen. Ziel dieses Gesetzes ist es daher, das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr auch in weniger aufkommenstarken Relationen als Teil der unverzichtbaren Daseinsvorsorge zu sichern und der Bundesregierung die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur

Verfügung zu stellen.

Die Gesetzgebungskompetenz und -verpflichtung ergibt sich aus Artikel 73 Nr. 6a des Grundgesetzes in Verbindung mit Artikel 87e Abs. 4 Satz 2 des Grundgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Abs. 5 Satz 1 des Grundgesetzes erforderlich.

Zu § 1:

Satz 1 setzt den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes hinsichtlich des Schienenpersonenfernverkehrs um. Bei der Erfüllung seiner Aufgabe ist der Bund nicht auf die Eisenbahnen des Bundes beschränkt. Vielmehr dient das gesamte Verkehrsangebot auf den Linien des Schienenpersonenfernverkehrs der Erfüllung der Aufgabe. Damit wird Wettbewerb auch im Schienenpersonenfernverkehr ermöglicht.

Die Aufgabe ist weitergehend als § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz, der die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsleistung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr als eine öffentliche Aufgabe definiert, die zum Zwecke der Daseinsvorsorge und damit zur Erfüllung des Sozialstaatsprinzips (Artikel 20 Grundgesetz) ausgeführt wird.

Absatz 2 führt den Verkehrsdurchführungsvertrag als das zentrale Instrument des Bundes ein, mit dem das Verkehrsangebot gewährleistet wird. Soweit der Mindestumfang und das nach dem Schienenpersonenfernverkehrsplan zu erbringende Angebot eigenwirtschaftlich erbracht werden, besteht kein Bedarf, Verkehrsdurchführungsverträge abzuschließen. Verkehrsangebote, die von Eisenbahnen nicht erbracht würden, aber zur Erbringung des Mindestumfangs oder zur Umsetzung des Schienenpersonenfernverkehrsplans erforderlich sind, werden durch Verkehrsdurchführungsverträge gewährleistet. Insoweit hat dies zur Folge, dass der Bund für den Ausgleich nach der EWG-VO Nr. 1191/69, insbesondere des Betriebsdefizits, im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs aufkommt. Ob die Vergabe auszuschreiben ist, richtet sich nach Vergaberecht.

Zu § 2:

Die Bestimmung definiert den Begriff des Schienenpersonenfernverkehrs in Anlehnung an § 2 Regionalisierungsgesetz und § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz. Erstes Kriterium ist immer die Bestimmung des Zuges, hilfsweise die Kriterien der gesamten Reiseweite und der gesamten Reisezeit bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Zuges. Die Begriffsbestimmung erfolgt anhand einer Negativabgrenzung, indem als Schienenpersonenfernverkehr jeder Zug definiert wird, der kein Zug des Schienenpersonennahverkehrs ist. Damit unterfallen z. B. auch Nachtzüge, Autoreisezüge, Sonderzüge oder grenzüberschreitende Züge dem Schienenpersonenfernverkehr.

Die Definition stellt klar, dass der Gewährleistungsauftrag mit dem BSPFVG nur hinsichtlich des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ausgefüllt wird. Der Verkehr mit sonstigen spurgeführten Verkehrsmitteln, wie der Straßenbahn, der U-Bahn oder der Magnetschwebbahn, bleibt unberührt.

Zu § 3:

Die Vorschrift konkretisiert in quantitativer Hinsicht die Kriterien "Wohl der Allgemeinheit" und "Verkehrsbedürfnisse" im Sinne von § 1 Abs. 1. Sie

verpflichtet den Bund, mindestens eine Schienenpersonenfernverkehrsleistung in einem Umfang sicher zu stellen, der in etwa der zuletzt erbrachten Zugkilometerleistung in der Bundesrepublik Deutschland entspricht. Außerdem sollen alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr in Deutschland im Liniennetz des Schienenpersonenfernverkehrs angebunden sein. Die Mindestbedienung soll in etwa einem 2-Stunden-Takt entsprechen. Zur Vermeidung von Nachteilen auf Grund einer Randlage in Deutschland und unter dem Aspekt der angestrebten europäischen Integration sollen entsprechende Verbindungen auch in das benachbarte Ausland gesichert oder angestrebt werden. Dabei beschränkt sich die Verantwortung des Bundes auf den deutschen Streckenanteil. Er ist nicht verpflichtet, Kosten zu übernehmen, die dem ausländischen Streckenanteil zuzurechnen sind.

Der Schienenpersonenfernverkehrsplan (§ 4) soll möglichst wenig in die unternehmerischen Gestaltungsspielräume der Eisenbahnverkehrsunternehmen eingreifen, muss aber in quantitativer Hinsicht wenigstens den Mindestumfang beinhalten. Soweit § 3 nichts regelt, ist der Bund zum Eingreifen berechtigt, aber nicht verpflichtet. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind frei, weitergehende Verkehre anzubieten.

Zu § 4:

Dieser Paragraph führt die beiden zentralen Instrumente zur Planung des Schienenpersonenfernverkehrs ein, nämlich den Schienenpersonenfernverkehrsplan und den Bericht. Ersterer legt für die Zukunft die Ziele für die Verkehrsbedienung des Schienenpersonenfernverkehrs fest, insbesondere in quantitativer, aber auch in qualitativer Hinsicht. Der Bericht hingegen hat die tatsächliche Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Vergangenheit zum Inhalt. Inhaltlicher Maßstab ist der Schienenpersonenfernverkehrsplan. Aus den Berichten werden dann jeweils die folgenden Schienenpersonenfernverkehrspläne entwickelt. Unter Berücksichtigung des notwendigen Vorlaufs, auch für die Fahrplangestaltung, erscheint die Erstellung des ersten Plans bis zum Ende des Jahres 2008 als machbar.

Der Schienenpersonenfernverkehrsplan wird vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung entworfen und nach Zustimmung von Bundestag und Bundesrat durch Beschluss der Bundesregierung aufgestellt. Der Entwurf des Schienenpersonenfernverkehrsplans informiert die beiden Verfassungsorgane und ermöglicht ihre Mitwirkung bei der Gestaltung.

Der Schienenpersonenfernverkehrsplan hat zentrale Bedeutung bei der Erfüllung des Gewährleistungsauftrages des Bundes und enthält in quantitativer Hinsicht mindestens die Anforderungen gemäß § 3. Er enthält als quantitative Elemente im Übrigen mindestens die zu befahrenden Linien, die Taktfolge sowie die Verkehrsleistung. Daneben können auch qualitative Aussagen enthalten sein, beispielsweise über das zu erbringende Sitzplatzangebot, die zu unterschreitenden Fahrzeiten und das zu erbringende Service- und Komfortangebot.

Der Schienenpersonenfernverkehrsplan ist Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen und den Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen.

Spätestens im Februar eines jeden Jahres berichtet der Bundesverkehrsminister, wie die Vorgaben des jeweiligen Schienenpersonenfernverkehrsplan umgesetzt worden sind und welche sonstigen Entwicklungen sich im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs im vorangegangenen Kalenderjahr ergeben haben. Der Inhalt des Berichts orientiert sich am Schienenpersonenfernverkehrsplan.

Zu § 5:

§ 5 enthält konkretisierende Bestimmungen zu den Verkehrsdurchführungsverträgen nach § 1 Abs. 2. Die Zuständigkeit für den Abschluss der Verkehrsdurchführungsverträge ergibt sich aus Satz 1 in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG).

Die Finanzierung der Verkehrsdurchführungsverträge erfolgt im Bundeshaushalt, wobei die Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Bundesschienenwegegesetz nicht angetastet werden. Da der Fernverkehrsfahrplan 2007 eigenwirtschaftlich erbracht wurde, dürfte sich eine finanzielle Belastung des Bundes in engen Grenzen halten.

Zu § 6:

Die Erarbeitung des Schienenpersonenfernverkehrsplans und seine Abstimmung wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Außerdem bedarf die darauf aufbauende Umsetzung eines zeitlichen Vorlaufs. Bis zum Wirksamwerden des Planes ist daher sicherzustellen, dass im Verhältnis zum Status-Quo keine Entwicklungen eintreten, die dem verfolgten Ziel abträglich sind. Ein dazu notwendiger staatlicher Eingriff muss mit einer angemessenen Entschädigung der daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteile einhergehen.

Zu § 7:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

- Vk 25. Zu Artikel 4 Nr. 3, 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, Buchstabe b, Nr. 5, Buchstabe c und d, Nr. 6 (§ 9 Abs. 1e Satz 1, § 9a Abs. 1 Nr. 5, Abs. 5, § 14 Abs. 1 Satz 5 und 7, § 14b Abs. 1a AEG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 3 ist zu streichen.

b) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

'aa) In Nummer 5 werden nach dem Semikolon die Wörter "der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen" durch die Wörter "der Beauftragte, der Teil des regulierten Unternehmens sein muss, hat der

zuständigen Aufsichtsbehörde Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen und jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen" ersetzt.'

- bb) Buchstabe b ist zu streichen.
- c) In Nummer 5 sind die Buchstaben c und d zu streichen.
- d) Nummer 6 ist zu streichen.

Als Folge ist

in Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe a in § 14c Abs. 1 die Angabe "die §§ 8, 9 und 9a sowie" zu streichen.

Begründung:

Eine Verlagerung von Kompetenzen der Länder zum Bund und damit eine Aufgabenmehrung bei der Bundesnetzagentur zu Lasten der Zuständigkeiten der Länder wird abgelehnt. Aus der bisherigen Praxis sind keine Anhaltspunkte erkennbar geworden, die an der fachlichen Kompetenz der zuständigen Ländergenehmigungsbehörden für die Genehmigung von Befreiungen zweifeln lassen. Ebenso wenig sind in diesem Zusammenhang Beeinträchtigungen des diskriminierungsfreien Netzzugangs und des fairen Wettbewerbs auf der Schiene zu Tage getreten.

Sofern innerhalb der Bundeskompetenz eine Verlagerung der Zuständigkeit vom Eisenbahn-Bundesamt hin zur Bundesnetzagentur erwogen wird, bestehen hiergegen keine Einwände.

Die Ergänzung von § 9a AEG dient der Klarstellung. Der Regulierungsbeauftragte muss unternehmensintern Entscheidungs- und Weisungsbefugnisse haben, um den Regulierungsauftrag umsetzen zu können.

Vk 26. Zu Artikel 4 Nr. 5 Buchstabe b (§ 14 Abs. 1 Satz 4 AEG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Formulierung in Artikel 4 Nr. 5 Buchstabe b zu überprüfen.

Begründung:

Laut Begründung zum Gesetzentwurf war die bisherige Legalausnahme zu weit formuliert und bot die Möglichkeit zu einer weit reichenden Beschrän-

kung des Zugangsanspruchs nach Satz 1 auch auf Serviceeinrichtungen. Die neue Formulierung ist ihrerseits durch die Ersetzung des Wortes "Eisenbahninfrastruktur" durch die Wörter "Schienenwege, Güterterminals und Häfen" zu weit gehend, da sich der Zugangsanspruch nunmehr auch z. B. auf Verladeeinrichtungen erstrecken würde. Die nicht zu den Schienenwegen zählenden, für den eigenen Güterverkehr betriebenen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen sollten weiterhin von den Pflichten gemäß § 14 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 AEG ausgenommen bleiben.

Vk 27. Zu Artikel 4 Nr. 5 Buchstabe b - neu - (§ 14 Abs. 2 Nr. 5 - neu - AEG)

Artikel 4 Nr. 5 ist wie folgt zu fassen:

5. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

<... weiter wie Vorlage ...>

b) In Absatz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

"5. Halter von Schienenfahrzeugen." '.

Begründung:

Die Regelung verschafft den Haltern von Schienenfahrzeugen die ihren wirtschaftlichen Interessen entsprechenden gesicherten Rechte beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, da sie für ihre Fahrzeuge einen diskriminierungsfreien Netzzugang beanspruchen und Rechtsmittel anwenden können. Das wirtschaftliche Interesse eines Halters ist dem eines Unternehmens vergleichbar, das Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen will und das gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 AEG zugangsberechtigt ist. Die Änderung stärkt den Wettbewerb auf der Schiene und unterstützt die Ziele der Bahnreform.

Vk 28. Zu Artikel 4 Nr. 5 Buchstabe b - neu -, Buchstabe c - neu -, Nr. 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa - neu -, Doppelbuchstabe cc - neu -, Doppelbuchstabe dd - neu -, Buchstabe b - neu - (§ 14 Abs. 4, Abs. 4a - neu -; § 26 Abs. 1 erster Halbsatz, Abs. 1 Nr. 7b - neu -, Nr. 9, Abs. 3 Satz 5 AEG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

5. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

< ... weiter wie Vorlage ... >

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Betreiber von Schieneninfrastruktur 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 bei wirtschaftlicher Leistungserstellung entstehenden Kosten zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals ausgeglichen werden. Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs 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 Fall des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals, 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 im Benehmen mit der Regulierungsbehörde alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach Satz 1 freizustellen.

Trassen- und Stationspreise bedürfen der vorherigen Genehmigung durch die Bundesnetzagentur. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Entgelte den Anforderungen dieses Gesetzes und der aufgrund des § 26 erlassenen Rechtsverordnung entsprechen.

Die Genehmigung ist mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt schriftlich zu beantragen, an dem die Entgelte wirksam werden sollen. Dem Antrag sind die für die Prüfung erforderlichen Unterlagen beizufügen, auf Verlangen der Bundesnetzagentur auch elektronisch in dem von dieser vorab festgelegten Format.

Die Genehmigung ist zu befristen und mit einem Vorbehalt des Widerrufs zu versehen; sie kann unter Bedingungen erteilt oder mit Auflagen verbunden werden."

c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz eingefügt:

"(4a) Bis zum Wirksamwerden der Anreizregulierung für Trassen- und Stationspreise nach Absatz 4 hat die Genehmigungsbehörde die Trassen- und Stationspreise insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Für die Feststellung der Angemessenheit ist die Verordnung PR Nr. 30/53 über Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21. November 1953 (BAnz. Nr. 244), zuletzt geändert durch Verordnung PR Nr. 1/89 vom 13. Juni 1989 (BGBl. I. S. 1094) heranzuziehen." '.

b) Nummer 11 ist wie folgt zu fassen:

'11. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im ersten Halbsatz werden nach dem Wort "Arbeitnehmer" die Wörter "sowie zur Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene" eingefügt.

bb) In Nummer 6 wird < ... weiter wie Vorlage ... >.

cc) Nach Nummer 7a wird folgende Nummer eingefügt:

"7b. über Regulierungsvorgaben für kostenbasierte Entgeltbildung: Darin sind Vorschriften enthalten

- über Anreize für eine effiziente Leistungserbringung (Anreizregulierung);
- über Obergrenzen mindestens für den Beginn und

- das Ende der Regulierungsperiode; über Effizienzvorgaben für eine Regulierungsperiode;
- über die nähere Ausgestaltung der Methode einer Anreizregulierung;
- über die Frage, ab welchem Zeitpunkt Entgelte für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Wege einer Anreizregulierung bestimmt werden;
- über Regelungen zur Erhebung der für die Durchführung einer Anreizregulierung erforderlichen Daten.

Diese Rechtsverordnung ist spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes vom [einsetzen: Tag der Verkündung des Gesetzes] zu erlassen.

dd) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

"9. über die gebührenpflichtigen Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stellen und der Regulierungsbehörde sowie über die Gebührensätze;"

- b) In Absatz 3 Satz 5 wird die Angabe "Absatz 1 Nr. 7 und 9" durch die Angabe "Absatz 1 Nr. 7, 7b und 9" ersetzt.
- c) In Absatz 4 Nr. 1 < weiter wie Vorlage >." '.

Begründung:

In einem funktionierenden System Schiene hat die Regulierung die Aufgabe, auf allen Wertschöpfungsstufen unangemessene Renditen bzw. daraus resultierende Preiserhöhungen des Infrastrukturbetreibers zu unterbinden oder auf ein Normalmaß zurückzuführen.

Dem trägt der vorgeschlagene § 14 Abs. 4 AEG Rechnung. Da eine funktionierende Regulierung im Sinne einer Anreizregulierung insbesondere mit Blick auf die Entgeltfestsetzung nicht vor 2011 bis 2015 in Sicht ist, sind die Trassen- und Stationspreise bis zu dem Zeitpunkt von der Genehmigungsbehörde auf ihre Angemessenheit hin zu überprüfen. Dem trägt § 14 Abs. 4a AEG Rechnung.

Allerdings kann sowohl bei der Regulierung nach § 14 Abs. 4a AEG als auch nach Eingreifen einer wirksamen Anreizregulierung nicht ausgeschlossen

werden, dass sich die Vorleistungspreise für Trassen und Stationen stärker erhöhen, als die Regionalisierungsmittel steigen. Da nach den Feststellungen der Verkehrsminister der Länder jedoch eine Steigerung der Trassen- und Stationspreise über die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel hinaus ausgeschlossen werden muss, weil sich diese Entwicklung zu Lasten des Nahverkehrs auswirkt, ist im Gesetz ein Mechanismus vorzusehen, der die Trassen- und Stationspreise dauerhaft in Höhe der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel für die Länder begrenzt. Dies wird durch den letzten Satz des § 14 Abs. 4 AEG gesichert.

Vk 29. Zu Artikel 4 Nr. 5 Buchstabe b - neu - (§ 14 Abs. 4b - neu - AEG)

Artikel 4 Nr. 5 ist wie folgt zu fassen:

'5. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

< ... weiter wie Vorlage ...>

b) Nach Absatz 4a (neu) wird folgender Absatz eingefügt:

"(4b) Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden." '.

Begründung:

Die vorgeschlagene Ergänzung beinhaltet wortgleich die Formulierung nach § 21 Abs. 4 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) und entspricht damit dem bisherigen Willen des Gesetzgebers, der bislang allerdings einer erst kürzlich durch ein Rechtsgutachten transparent gewordenen Auslegung in § 14 Abs. 4 Satz 2 AEG widerspricht. Zur Herstellung von Rechtssicherheit bedarf die in der ausdrücklichen Formulierung der EIBV angestrebte Regelung einer Aufwertung und wird daher in das AEG hochgezogen, wodurch es als Spezialvorschrift eine Vorrangstellung erhält.

Mit der Regelung soll verhindert werden, dass die Trassen- und Stationspreise für Züge des SPNV auch Kostenbestandteile enthalten, die durch andere Verkehrsarten verursacht werden. Sollten andere Verkehrsarten, insbesondere soweit der Bund die Verantwortung für die Zugangebote auf der Grundlage von Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz trägt, ihre Kosten nicht auf dem Markt erwirtschaften können, aber verkehrspolitisch unter dem Aspekt des Allgemeinwohls wichtig sein, so ist dies in anderer Weise z. B. durch Beihilfen für die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur zu regeln, aber nicht durch eine Kostenüberwälzung auf den SPNV.

30. Zu Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe b und c (§ 14c Abs. 2, Abs. 2a - neu - AEG)

Vk In Artikel 4 Nr. 7 sind die Buchstaben b und c wie folgt zu fassen:

'b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

"Die Regulierungsbehörde kann Informationen und Daten insbesondere zu Kosten- und Umsatz, zu Ausstattung und Zustand der Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie über den Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen regelmäßig von den öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch außerhalb von konkreten Prüfungen in einer von ihr vorgegebenen Form fordern. Dies betrifft auch die Vorgabe einer bestimmten Form der Rechnungslegung oder Kostendarstellung. Die Regulierungsbehörde kann daneben Umfang und Zeitpunkt der ihr zu übermittelnden Informationen festlegen. Sofern für den Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen sowie zur Dokumentation von Ausstattung und Zustand der Schienenwege und Serviceeinrichtungen datentechnische Systeme eingesetzt werden, kann die Regulierungsbehörde einen unmittelbaren datentechnischen Anschluss an diese Systeme verlangen. Die entsprechenden Schnittstellen und Datenformate sind von den Unternehmen offen zu legen."

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"(2a) Liegt ein konkreter Verdacht im Hinblick auf eine Diskriminierung vor, so kann die Regulierungsbehörde auch Messfahrten veranlassen. Die Durchführung der Messfahrten obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Diese Messfahrten erhöhen den jährlich vom Eisenbahnbundesamt zu leistenden Kontrollumfang nach § 7 BSEAG." '.

Begründung:

Eine Erweiterung der Befugnisse der Regulierungsbehörde (§ 14 c AEG) durch Einbeziehung auch der nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird abgelehnt. Die Beurteilung der Frage, ob es sich bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen um ein öffentliches oder ein nichtöffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt, fällt als Annex in die alleinige Zuständigkeit der zuständigen Genehmigungsbehörde. Mit der vorgesehenen Regelung würde in die Kompetenz der Länder hinsichtlich ihrer nichtbundeseigenen Eisenbahnen eingegriffen werden. Darüber hinaus ist die vorbehaltlose Einbeziehung nichtöffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen - dies sind im wesentlichen die Betreiber von Gleisanschlüssen sowie die Werks- und Industriebahnen - in den Anwendungsbereich des § 14c

AEG angesichts der damit verbundenen umfassenden Auskunft- und Mitwirkungspflichten der Unternehmen zu weit gehend.

Die Änderung von § 14c Abs. 2 AEG-E dient weiterhin der Klarstellung, dass die Regulierungsbehörde ohne Darlegung eines konkreten Anfangsverdachts berechtigt ist, kurzfristig bestimmte Daten von den regulierten Unternehmen abzufragen, um eine effiziente Entgeltregulierung und Erfüllung der weiteren Aufgaben (Diskriminierungskontrolle, Konfliktprüfung bei Planung und Disposition, Kapazitätskontrolle etc.) zu ermöglichen. Datenformate müssen verpflichtend vorgegeben werden können, um eine softwaregestützte Verarbeitung bei der Regulierungsbehörde zu ermöglichen und unnötigen Aufwand zu vermeiden. Unter datentechnischen Systemen, an die die Bundesnetzagentur angeschlossen zu werden verlangen kann, sind beispielsweise Fahrplanbearbeitungssysteme und Betriebsleitsysteme zu verstehen. Das Beispiel Infrastrukturzustandsbericht illustriert, wie eine Behörde durch eine Fülle unstrukturierter Informationen "erschlagen" werden kann.

Aussagen zu Veränderungen der Qualität/Zustand der Netze und damit verbundene Diskriminierungen sind nur möglich, wenn regelmäßig die Netz- und Fahrplandaten registriert und gespeichert werden. Dies betrifft in gleichem Maße die mit dem Zustand der Schienenwege/Serviceeinrichtungen verbundenen Entgeltfragen.

Ein Recht zur Veranlassung von Messfahrten ist für eine effektive Diskriminierungskontrolle unabdingbar. Die Durchführung sollte entsprechend der grundsätzlichen Zuständigkeitsregelung durch das EBA vorgenommen werden. Da die anlassbezogenen Kontrollfahrten eine andere Zielrichtung verfolgen als die Routinekontrollen, ist eine Erhöhung des jährlichen Kontrollumfangs vorzusehen.