

08.08.08

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 wird in deutsches Recht umgesetzt.

B. Lösung

Auf der oben genannten Grundlage wird im Wesentlichen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Der Bundesnetzagentur entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Fristablauf: 19.09.08

für Züge, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Der Bundesnetzagentur entsteht darüber hinaus erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der präzisierten Regelung über die Laufzeit und Genehmigung von Rahmenverträgen.

Durch die geplante Änderung der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden die Voraussetzungen zur Erhebung von Einnahmen geschaffen.

Die mit der Gesetzesänderung verbundenen Mehrkosten des Bundes werden über Gebühren finanziert. Über weiteren sachlichen und personellen Bedarf wird im Rahmen der Haushaltsberatungen 2009 entschieden.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt keine sonstigen Kosten. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Wegeentgelte erwartet. Der Umfang der Preisbewegungen lässt sich nicht abschätzen. Auswirkungen auf Einzelpreise können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Das Gesetz bewirkt durch zwei neue Informationspflichten bei Eisenbahnen Bürokratiekosten. Es ist mit jährlichen Kosten in Höhe von 16 000 Euro und einmaligen Kosten in Höhe von 6 400 Euro zu rechnen.

§ 14g AEG	Neue Informationspflicht Antrag auf Feststellung der Zugangsberechtigung
Anzahl betroffene Unternehmen:	Unternehmen mit Sitz im Ausland, die Zugang beantragen (geschätzt 20)
Häufigkeit/Periodizität	anlassbezogen (geschätzt 50 pro Jahr)
erwartete Mehrkosten:	16 000 € pro Jahr (pro Fall: 1 P x 8 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

§ 38 Abs. 8 AEG	Neue Informationspflicht (formloser Antrag auf Genehmigung): Einholen der Genehmigung für eine einmalige Verlängerung eines Rahmenvertrages
Anzahl betroffene Unternehmen:	10
Häufigkeit/Periodizität	einmal (geschätzt 10 Verlängerungen)
erwartete Mehrkosten:	einmalig 6 400 € (pro Fall: 2 P x 8 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Es werden keine Informationspflichten für die Verwaltung sowie für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

08.08.08

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 8. August 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines
Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ***

Vom ...

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

Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2a werden nach den Wort „Verkehrsleistungen“ die Wörter „zur Beförderung von Gütern“ eingefügt.

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

„(2b) Grenzüberschreitender Personenverkehr sind Verkehrsleistungen zur Beförderung von Fahrgästen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert und der Hauptzweck des Zuges die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann erweitert und getrennt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“

c) Absatz 4 wird aufgehoben.

*Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnernehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. EU Nr. L 315 S. 44).

2. § 14 Abs. 3 wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„(3) Absatz 2 gilt entsprechend für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. EU Nr. L 315 S. 44) geändert worden ist, fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im Güterverkehr;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

(3a) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Rechte aus Absatz 1, insbesondere das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufzunehmen oder abzusetzen.“

3. § 14a Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigung ist zu erteilen bei einer Laufzeit

1. bis zu zehn Jahren bei Nachweis vertraglicher Bindungen, besonderer Investitionen oder sonstiger vergleichbarer Risiken,
2. bis zu 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis erheblicher und langfristiger Investitionen, die dem Rahmenvertrag zu Grunde liegen,
3. von mehr als 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen, sofern die

Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mindestens den Zeitraum des Rahmenvertrages umfassenden Abschreibungsplans, einhergehen.“

4. Dem § 14b Abs. 1 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. der Zugangsberechtigung im grenzüberschreitenden Personenverkehr.“

5. Nach § 14f wird folgender § 14g eingefügt:

„§ 14g

Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr

(1) Wer beabsichtigt, den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im grenzüberschreitenden Personenverkehr bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu beantragen, hat mindestens zwei Monate vor Antragstellung bei der Regulierungsbehörde schriftlich einen Antrag auf Feststellung der Zugangsberechtigung zu stellen.

(2) Die Zugangsberechtigung ist gegeben, wenn der Hauptzweck der Eisenbahnverkehrsleistungen in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt. Der Hauptzweck wird vermutet, wenn die Mehrzahl der Beförderungen von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten erbracht wird.

(3) Die Regulierungsbehörde entscheidet über den Antrag innerhalb von zwei Monaten nach Eingang. Die Regulierungsbehörde kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen, soweit dies zur Prüfung der Voraussetzungen nach Absatz 2 geboten ist. Satz 1 gilt nicht, wenn die Regulierungsbehörde wegen unrichtiger Angaben oder wegen einer nicht rechtzeitig erteilten Auskunft nicht über den Antrag entscheiden kann und sie dies dem die Feststellung Beantragenden vor Ablauf der Frist unter Angabe von Gründen mitgeteilt hat.“

6. Dem § 38 Abs. 7 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Ab dem 1. Januar 2010 kann für Zugtrassen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG, die von Antragstellern genutzt werden, die bereits bis zum 31. Dezember 2009 auf diesen Zugtrassen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, ein einmalig verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden. Wird die Möglichkeit einer Verlängerung vereinbart, bedarf der Rahmenvertrag insoweit der Genehmigung der Regulierungsbehörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn vertragliche Bindungen oder besondere Investitionen nachgewiesen werden. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4.“

7. Nach § 39 wird folgender § 40 eingefügt:

„§ 40

Zeitliche Übergangsregelungen

(1) Die §§ 2, 14 und 14b sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2009 in ihrer am ... [*Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes*] geltenden Fassung anzuwenden.

(2) § 14g ist ab dem 1. Januar 2010 anzuwenden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

1. Allgemeines

Mit der Novellierung wird die Richtlinie 2007/58/EG, die die Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG ändert, in deutsches Recht umgesetzt.

Die derzeitige Lage der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen stellt sich sehr unterschiedlich dar. Einerseits steht der Verkehr von Fernzügen (zum Beispiel Nachtzügen) vor Schwierigkeiten, und mehrere dieser Verbindungen wurden in jüngerer Zeit von den sie betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellt, um die Verluste zu begrenzen. Andererseits war im Markt für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehre eine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen, die sich mit der Verdoppelung und der weiteren Verflechtung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2010 noch fortsetzen wird. In beiden Fällen gibt es jedoch einen starken Wettbewerbsdruck durch Billigfluganbieter. Es ist daher unabdingbar, den Wettbewerb zwischen Eisenbahnunterverkehrsunternehmen zu fördern und auf diese Weise Impulse für neue Initiativen zu geben.

Durch die Richtlinie soll daher im Wesentlichen erreicht werden, dass der Markt für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr geöffnet wird. Die Richtlinie unterscheidet dazu drei Fälle:

- a) grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft,
- b) grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr zwischen einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft und einem Drittstaat und
- c) grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr und Güterverkehr, die im Transit durch das Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft erbracht werden.

zu a)

Die Richtlinie sieht Zugangsrechte für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ab dem 1. Januar 2010 vor.

zu b)

Die Richtlinie gewährt keine Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland. Das einzige an Deutschland angrenzende Drittland ist die Schweiz. Schweizer Eisenbahnen erhalten folglich auf der Grundlage dieser Richtlinie keinen Zugangsanspruch in Deutschland.

zu c)

Die Richtlinie gewährt ebenfalls keine Zugangsrechte für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen, die im Transit durch das Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft erbracht werden. Nach der Richtlinie gilt als „Transit“ die Durchfahrt durch das Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gemeinschaftsgebiet. Wird der Zugang gleichwohl gewährt, können die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft solche Verkehre von der Anwendung der Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG ausnehmen. Von dieser Ausnahmemöglichkeit wird für Deutschland kein Gebrauch gemacht. Geregelt werden müsste der Fall eines Transits durch das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, der seinen Ursprung außerhalb der Europäischen Gemeinschaft hat und in die Schweiz führt, sowie in umgekehrter Richtung. Dafür besteht de facto kein Bedürfnis.

2. Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft

Die Richtlinie gewährt keine Zugangsrechte für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im gesamten Personenverkehr, sondern nur Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich des Rechts, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen oder abzusetzen. Darin unterscheidet sich diese Regelung von der für den Güterverkehr, die die komplette Marktöffnung zum Inhalt hat.

Die engste Definition des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wäre, dass sowohl der Zug als auch alle Passagiere die Grenze eines Mitgliedstaates überqueren müssen. Danach

dürften bei einem Zwischenhalt in einem Mitgliedstaat keine Passagiere für eine Fahrt innerhalb dieses Mitgliedstaates befördert werden. Dies würde zur Unwirtschaftlichkeit der Verkehre und damit faktisch zur Beibehaltung des bisherigen Zustandes führen. Auf Strecken mit Zwischenhalten ist es daher erlaubt, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen. Andererseits darf das Recht, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, nicht dafür benutzt werden, eine generelle Marktöffnung zu bewirken. Dementsprechend haben nur solche Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anspruch auf Zugang, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, deren Hauptzweck darin besteht, Fahrgäste grenzüberschreitend zu befördern.

3. Ausnahmen vom Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft

Die Richtlinie lässt zu, dass das Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr durch nationale Regelungen eingeschränkt wird.

a) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können nach EU-Recht mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen im Rahmen eines Vertrages über öffentliche Dienstleistungen vereinbaren. Die Mitgliedstaaten haben nach der Richtlinie die Möglichkeit, das Zugangsrecht zum Markt einzuschränken, wenn dieses Recht das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser Verträge über öffentliche Dienstleistungen gefährden würde und wenn die zuständige Regulierungsstelle einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen geschlossen haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse entspricht.

Diese Einschränkung ist in Deutschland nicht erforderlich: Verträge über öffentliche Dienstleistungen werden in Deutschland von Aufgabenträgern für den öffentlichen Nahverkehr mit Eisenbahnverkehrsunternehmen über Beförderungsleistungen im Schienenpersonennahverkehr geschlossen. Damit könnte zwar grundsätzlich eine der Richtlinie entsprechende nationale Regelung getroffen werden, diese ist jedoch in Deutschland zur Sicherung des Nahverkehrs nicht erforderlich.

Den Ländern steht gemäß Artikel 106a GG für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes ein Betrag zu. Näheres ist im Regionalisierungsgesetz (RegG)

geregelt. Gemäß § 6 RegG sind diese Mittel insbesondere für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu verwenden.

Bei grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen werden wie auch bei nationalen Fernverkehrsverbindungen sinnvoller Weise nur größere Bahnhöfe angefahren. Kleinere Haltepunkte zu bedienen, ist die Aufgabe des Nahverkehrs. Daneben nehmen viele Kunden das Nahverkehrsangebot wahr, weil ihnen ein Fernverkehrsangebot zu teuer erscheint. Da die Zielgruppen unterschiedlich sind, kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch die Zulassung des grenzüberschreitenden Fernverkehrs die wirtschaftlichen Grundannahmen für langlaufende Nahverkehrsverträge obsolet sind und damit das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser Verträge über öffentliche Dienstleistungen gefährdet wird.

Zur Sicherung der Zugtrassen des Schienenpersonennahverkehrs können zwischen den Aufgabenträgern für den öffentlichen Nahverkehr und den Betreibern der Schienenwege Rahmenverträge geschlossen werden, mit dem Ergebnis, dass innerhalb bestimmter Bandbreiten Zugtrassen für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen müssen. Dritte können damit den so gesicherten Nahverkehr grundsätzlich nicht stören. Für den Fall jedoch, dass in einem Verfahren zur Vergabe von Rahmenverträgen Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr für die gleichen Zugtrassen beantragt werden wie für vertakteten nationalen Verkehr, würde der Rahmenvertrag für den grenzüberschreitenden Personenverkehr nach der bisher in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung festgelegten Prioritätsreihenfolge dem Rahmenvertrag für den vertakteten nationalen Verkehr (z.B. Schienenpersonennahverkehr) vorgehen. Nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung haben Betreiber der Schienenwege, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben. Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden: grenzüberschreitende Zugtrassen, vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr, Zugtrassen für den Güterverkehr. Diese Reihenfolge gilt auch für Rahmenverträge.

Es könnte damit die Situation entstehen, dass eine einzelne Zugtrasse für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einen Taktfahrplan z.B. im Schienenpersonennahverkehr nachhaltig stört. Um dies zu vermeiden, ist vorgesehen, die Prioritätenreihenfolge in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung wie folgt zu ändern: vertakteter oder ins Netz eingebundener (grenzüberschreitender oder nationaler) Verkehr, (einzelne) grenzüberschreitende Zugtrassen, (einzelne) Zugtrassen für den Güterverkehr.

Der grenzüberschreitende Verkehr ist auch danach ausreichend gesichert. Nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung sind Betreiber der Schienenwege im Inland verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sollen insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Zugtrassen vereinbaren. Sie haben dabei sicherzustellen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachter eingeladen wird. Diese vorläufigen Zugtrassen sind demnach für den internationalen Verkehr reserviert. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr, die sich auf die von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit vereinbarten vorläufigen Zugtrassen beziehen, sind vorrangig vor Anträgen für den nationalen Verkehr in diesem Bereich. Um der Bedeutung der vorab vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen für die Vergabe von Zugtrassen gerecht zu werden, sollen die vereinbarten Zugtrassen bekannt gemacht werden.

b) Nach der Richtlinie können Mitgliedstaaten auch das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen innerhalb desselben Mitgliedstaats auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einschränken, wenn nach einem Konzessionsvertrag, der im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts geschlossen wurde, ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden. Auch von dieser Einschränkung muss in Deutschland kein Gebrauch gemacht werden, da die Möglichkeit zum Abschluss derartiger Konzessionsverträge in Deutschland nicht besteht (Prinzip des freien Netzzugangs).

c) Nach der Richtlinie können Mitgliedstaaten zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen eine zusätzliche Abgabe erheben. Nach dem in Deutschland geltenden Sys-

tem (Zahlungspflicht des Bundes gemäß Artikel 106a GG, s. o.) wäre eine solche Abgabe systemwidrig.

4. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes) zu.

5. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Der Bundesnetzagentur entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der fortgeschriebenen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Züge, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Der Bundesnetzagentur entsteht darüber hinaus erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der präzisierten Regelung über die Laufzeit und Genehmigung von Rahmenverträgen.

Durch die geplante Änderung der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden die Voraussetzungen zur Erhebung von Einnahmen geschaffen.

Die mit der Gesetzesänderung verbundenen Mehrkosten des Bundes werden über Gebühren finanziert. Über weiteren sachlichen und personellen Bedarf wird im Rahmen der Haushaltsberatungen 2009 entschieden.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

6. Sonstige Kosten

Das Gesetz selbst bewirkt keine sonstigen Kosten. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bes-

sere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Wegeentgelte erwartet. Der Umfang der Preisbewegungen lässt sich nicht abschätzen. Auswirkungen auf Einzelpreise können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

7. Bürokratiekosten

Das Gesetz enthält zwei neue Informationspflichten:

- § 14g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (erwartete Kostenbelastung: jährlich 16 000 €)
- § 38 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (erwartete Kostenbelastung: einmalig 6 400 €)

Die neuen Informationspflichten auf der Grundlage des § 14g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dienen der Überwachung der Zugangsberechtigung. Da nach EU-Recht Zugangsrechte nur Eisenbahnverkehrsunternehmen zustehen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, deren Hauptzweck darin besteht, Fahrgäste grenzüberschreitend zu befördern, muss der Zugangsanspruch der Eisenbahnverkehrsunternehmen auch auf Rechtmäßigkeit überprüft werden können. Alternativen bestehen nicht.

Die neuen Informationspflichten auf der Grundlage des § 38 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dienen dem Wettbewerb auf dem deutschen Schienennetz. Durch die Genehmigungspflicht für die einmalige Verlängerung von Rahmenverträgen wird sichergestellt, dass der Markteintritt für bestimmte Strecken ermöglicht wird. Bei einer Verlängerung ohne Überprüfung durch die Regulierungsbehörde bestünde die Gefahr, dass einmal bestehende Verträge nur fortgeschrieben würden und damit der Wettbewerb wesentlich behindert werden könnte. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer Genehmigungspflicht das Minimum dessen, was geregelt werden muss. Alternativen bestehen auch insoweit nicht.

Es werden keine Informationspflichten für die Verwaltung sowie für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 2a AEG)

Folgeänderung zu § 2 Abs. 2b, um den Gleichklang der Vorschriften zu gewährleisten.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Abs. 2b AEG)

Die Regelung definiert den grenzüberschreitenden Personenverkehr nach Artikel 1 Nr. 3 der Richtlinie 2007/58/EG.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (§ 2 Abs. 4 (alt) AEG)

Die Definition ist entbehrlich geworden, da nach Artikel 1 Nr. 2 der Richtlinie 2007/58/EG der Begriff „internationale Gruppierung“ gestrichen wurde.

Zu Nummer 2

§ 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG

Die Regelung stellt das Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr ab dem 1. Januar 2010 sicher.

§ 14 Abs. 3 Nr. 2 AEG

Da ab dem 1. Januar 2007 Zugangsrechte für den gesamten Güterverkehr bestehen, wird die bislang in § 14 Abs. 3 Nr. 2 enthaltene Stufenregelung zur Rechtsbereinigung aufgehoben.

§ 14 Abs. 3 Nr. 3 AEG

Eine nationale Sonderregelung für Zugangsrecht im Personenverkehr ist durch die Novellierung des europäischen Rechts grundsätzlich entbehrlich geworden. Es kann jedoch ein praktisches Bedürfnis bestehen, im Einzelfall Zugangsrechte zu erweitern (z.B. Regionalverkehr auf Grenzstrecken). Die Möglichkeit, Zugang auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen zu

gewähren, soll daher nicht wie bisher (§ 14 Abs. 3 Nr. 4 AEG) auf Eisenbahnen, die ihren Sitz in Nicht-EU-Staaten haben, beschränkt sein, sondern auch für Eisenbahnen mit Sitz in einem EU-Staat gelten.

§ 14 Abs. 3a AEG

Die Vorschrift regelt das Recht der Eisenbahnverkehrsunternehmen, im grenzüberschreitenden Personenverkehr an Zwischenhalten Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen. Im Übrigen siehe die Begründung im Allgemeinen Teil Nummer 2.

Zu Nummer 3 (§ 14a Abs. 2 Satz 2 AEG)

Neu geregelt werden § 14a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 3 AEG. Die Vorschriften präzisieren die Regelungen zur zulässigen Dauer von Rahmenverträgen und die Grundlagen der Genehmigung. Die Investition des Eisenbahnverkehrsunternehmens soll über den längeren Rahmenvertragszeitraum abgesichert werden. Dies ist nur so lange erforderlich, wie die Abschreibung der Investitionsgüter erfolgt. Darüber hinaus ist keine Absicherung nötig.

Zu Nummer 4 (§ 14b Abs. 1 Nr. 5 AEG)

Die neu hinzukommende Aufgabe der Regulierungsbehörde nach § 14g AEG ist nicht durch § 14b Abs. 1 Nr. 2 AEG gedeckt. Die darin enthaltene Regelung umfasst nur die Kompetenz zur Überprüfung von Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen. Daher wird zur Klarstellung spiegelbildlich zu § 14g AEG der Aufgabenkatalog der Bundesnetzagentur erweitert.

Zu Nummer 5 (§ 14g AEG)

Absatz 1

Die Pflicht zur Antragstellung trifft Unternehmen, die aus dem Ausland nach Deutschland fahren wollen. Sie entspricht Artikel 2 Nr. 3 der Richtlinie 2007/58/EG.

Absatz 2

Da der Markt nicht für den gesamten Personenverkehr geöffnet wurde, muss die Möglichkeit bestehen, die Zugangsberechtigung zu überprüfen. Im Übrigen siehe die Begründung im Allgemeinen Teil Nummer 2.

Absatz 3

Die Regelung ist im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit aller Marktteilnehmer erforderlich. Sie dient der Streitvermeidung und der Verhütung dadurch eintretender zeitlicher Verzögerungen. Damit werden eventuelle Nachteile für Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbraucher vermieden.

Zu Nummer 6 (§ 38 Abs. 8 AEG)

Die Vorschrift führt als neue Regelung die Möglichkeit der Verlängerung von Rahmenverträgen für Zugtrassen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG ein. Die Verlängerung hat Vorrang vor etwaigen neuen Wünschen auf Abschluss von Rahmenverträgen. Damit keine Kette von Rahmenverträgen entsteht, die den Markteintritt Dritter erschweren würde, ist nur eine einmalige Verlängerung zulässig und diese auch nur mit Genehmigung der Regulierungsbehörde.

Zu Nummer 7 (§ 40 AEG)

Die Vorschrift enthält die zeitlichen Anwendungsregeln. Alle Vorschriften, die sich auf das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr beziehen, gelten erst ab dem 1. Januar 2010.

Artikel 2**Inkrafttreten**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage**Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG**

Richtlinie	Umsetzung
Artikel 1 Nr. 1	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 1c
Artikel 1 Nr. 2	AEG § 2 Abs. 4 aufgehoben
Artikel 1 Nr. 3	AEG § 2 Abs. 2b eingefügt
Artikel 1 Nr. 4	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 1c
Artikel 1 Nr. 5	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 6	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 7	AEG § 14 Abs. 3 Nr. 1 (alt) aufgehoben
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3a (1. Absatz Satz 1)	AEG § 14 Abs. 3 Nr. 1 neu gefasst
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3a (1. Absatz Satz 2)	AEG § 14 Abs. 3a AEG eingefügt
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3a (2. Absatz)	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; es gibt für D keinen praktischen Anwendungsfall.
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3a (3. Absatz)	AEG § 14g Abs. 3 eingefügt
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3b (1. Absatz)	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3a.
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3b (2. Absatz)	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3a.
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3b (3. Absatz)	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3a.
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3c	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3b.
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3d	AEG § 14 Abs. 3 Nr. 3 (alt)
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3e	VwGO
Artikel 1 Nr. 8 Abs. 3f	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3c.
Artikel 1 Nr. 9	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 10	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 11	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 12	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 1 Nr. 13	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden

Richtlinie	Umsetzung
Artikel 2 Nr. 1	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 1c.
Artikel 2 Nr. 2	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 1c.
Artikel 2 Nr. 3 Satz 1	AEG § 14g Abs. 1 und 2 eingefügt
Artikel 2 Nr. 3 Satz 2	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; Gesetzesbegründung Allgemeiner Teil Nr. 3a.
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5 Satz 1)	AEG § 14a Abs. 1
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5 Satz 1)	EIBV § 13 Abs. 4, 5
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5 Satz 2)	AEG § 14a Abs. 2 Satz 2 Nr. 1
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5 Satz 3)	AEG § 14a Abs. 2 Satz 2 Nr. 1
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5a Absatz 1 Satz 1)	AEG § 14a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 eingefügt
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5a Absatz 1 Satz 2)	AEG § 14a Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 eingefügt
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5a Absatz 2 Satz 1)	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden; ist ohnehin Vertragsbestandteil des Rahmenvertrages.
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5a Absatz 2 Satz 2)	EIBV § 12
Artikel 2 Nr. 4 (Absatz 5a Absatz 3)	AEG § 38 Abs. 8 eingefügt
Artikel 2 Nr. 5	BNetzAG §§1, 2 Gesetz über die Bundesnetzagentur
Artikel 2 Nr. 6	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 2 Nr. 7	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 2 Nr. 8	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 3 Nr. 1 Abs. 1	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 3 Nr. 1 Abs. 2	Fußnote zu Artikel 1
Artikel 3 Nr. 2	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 3 Nr. 3	Geltungstag im Gesetz
Artikel 4	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden
Artikel 5	muss nicht durch Rechtsetzung umgesetzt werden

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des o.g. Gesetzes auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Gesetz werden für Eisenbahnverkehrsunternehmen zwei neue Informationspflichten geschaffen.

Die Unternehmen mit Sitz im Ausland, die die Nutzung von Schienenwegen im grenzüberschreitenden Personenverkehr nutzen wollen, haben einen Antrag auf Zugangsberechtigung zu stellen (§ 14g Allgemeines Eisenbahngesetz). Das Ressort rechnet mit etwa 50 Anträgen und Kosten in Höhe von insgesamt 16.000 € pro Jahr. Hinzu kommen Gebühren in Höhe von etwa 20.000 €.

Das Gesetz sieht vor, dass Rahmenverträge über Trassennutzungsmöglichkeiten nur einmal verlängert werden dürfen und es dazu der Genehmigung der Regulierungsbehörde bedarf. Das Bundesministerium geht davon aus, dass etwa 50 Unternehmen einen Antrag auf Genehmigung der Vertragsverlängerung stellen werden. Die daraus erwachsenden Kosten schätzt es auf einmalig 32.000 €. Hinzu kommen Gebühren in Höhe von etwa 125.000 €.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller