

**22.10.08**

**Unterrichtung**  
durch die Bundesregierung

---

**Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

Berlin, den 17. Oktober 2008

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ersten Bürgermeister  
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Bundesrat hat mit Beschluss vom 27. Mai 2005\* die Bundesregierung gebeten, zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften über Auswirkungen der Neuregelungen, insbesondere Erleichterungen und Erschwernisse beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Bericht zu erstatten. Der Bericht ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen  
Achim Großmann

---

\* siehe Drucksache 249/05 (Beschluss)



**Bericht des  
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
zur  
Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung**

## **I Einführung**

I 1 Beschluss des Bundesrates vom 27. Mai 2005 (BR-Drs. 249/05):

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

Begründung:

Die Regelungen des Eisenbahnrechts sind durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften und die Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sehr unübersichtlich geworden und in ihren praktischen Auswirkungen nur schwer zu übersehen. Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, unabhängig von dem Gutachten der Monopolkommission nach § 36 AEG, ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung deren praktische Auswirkungen darzustellen.“

I 2 Verfahren

BMVBS hat mit Schreiben vom 25.04.2007 Länder, Verbände und die Bundesnetzagentur aufgefordert, zu den Erfahrungen mit der Neuregelung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) gemäß dem Beschluss des Bundesrates Stellung zu nehmen. Die letzte Stellungnahme ging am 08.04.2008 ein.

### I 3 Darstellung

Die wesentlichen Ergebnisse der Stellungnahmen zu den vom Bundesrat aufgeworfenen Fragen sind im folgenden Bericht zusammenfassend dargestellt:

#### II 1 Allgemeine Einschätzung

#### II 2 Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV

#### II 3 Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV

#### II 4 Rahmenverträge nach § 13 EIBV

#### II 5 Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV

#### II 6 Weitere Vorschläge

### III Bewertung und weiteres Verfahren

**II 1 Allgemeine Einschätzung**

In den Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass der Erfahrungszeitraum noch sehr kurz ist und eine abschließende Bewertung nicht zulässt. Die meisten Länder haben in ihren Stellungnahmen ergänzend auf die Stellungnahme der BAG SPNV verwiesen. Diese führt grundsätzlich aus, dass knapp zwei Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen in der EIBV diese in der täglichen Praxis überwiegend noch nicht relevant geworden seien.

Wesentliche Ursache dafür sei, dass es aufgrund spezifischer Gegebenheiten im Bereich des Eisenbahnverkehrs, insbesondere der relativ langfristigen Planungsphasen, eines gewissen zeitlichen Vorlaufs bedarf, bevor Regelungen ihren Niederschlag finden können. So sei bislang im Regelfahrplan erst eine Fahrplanperiode nach den Vorrangkriterien der neuen EIBV bearbeitet, und auch das Instrument der Rahmenverträge konnte für die Fahrplanperiode 2006/2007 keine Wirkung entfalten, da Jahresfahrplananmeldung und Rahmenvertragsanmeldung faktisch zusammen fielen. Ebenso müsse die im Zuge der Gesetzesänderung neu geschaffene und bislang personell noch nicht vollständig ausgestattete Bundesnetzagentur erst noch eine gefestigte Verwaltungspraxis hinsichtlich des Umgangs mit Beschwerden entwickeln.

## II 2 Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV

### **II 2 a Beschluss des Bundesrates:**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung insbesondere zu prüfen,

„a) ob die Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV Regelungslücken enthält, die missbräuchlich entgegen Allgemeinwohlinteressen genutzt werden oder zu ungewollten Benachteiligungen des SPNV führen,

#### Begründung zu Buchstabe a:

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

### **II 2 b wesentliches Ergebnis der Stellungnahmen**

Die Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

#### § 9 Abs. 4 EIBV

Die Vorrangregelung in § 9 Abs. 4 EIBV habe sich in der vergangenen Regulierungsperiode grundsätzlich als sinnvoll erwiesen. Gleichwohl bestehe die Gefahr, dass der Vorrang der grenzüberschreitenden Verkehre zukünftig zu Problemen führen könnte: Misslinge bei der Trassenvergabe eine Einigung im Koordinierungsverfahren, müsse der Betreiber der Schienenwege grundsätzlich dem grenzüberschreitenden Verkehr Vorrang gewähren. Es habe sich gezeigt, dass diese Bevorzugung weder praktisch noch aus Rechtsgründen geboten sei. Der grenzüberschreitende Verkehr werde in gewissem Umfang bereits durch das bedarfsorientierte Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Trassen nach § 7 Abs. 1 und Abs. 3 EIBV privilegiert. Danach würden die Betreiber der Schienenwege

grenzüberschreitende Zugtrassen einrichten, wobei sie sich am Bedarf für derartige Trassen orientierten. Für eine weiter gehende Privilegierung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Rahmen der Prioritätenregelung des § 9 Abs. 4 EIBV bestehe kein Anlass.

#### §§ 9 Abs. 4, 13 Abs. 1 EIBV

Das Vorliegen eines Rahmenvertrages führe nach den §§ 9 Abs. 4, § 13 Abs. 1 EIBV zur folgenden Vorgehensweise: Im Falle eines auch durch das Koordinierungsverfahren (§ 9 Abs. 3 EIBV) nicht lösbaren Trassenkonfliktes sei dem Zugangsberechtigten bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils im Rahmenvertrag vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 EIBV anzubieten. Dieses Angebot erfolge gemäß § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV auf der letzten Stufe des in § 9 EIBV geregelten „Konfliktlösungsprogramms“.

Durch den gegenwärtig in § 9 Abs. 4 EIBV platzierten Verweis auf die in § 13 EIBV festgeschriebenen Rechte könne der unzutreffende Eindruck entstehen, als seien Rahmenverträge bereits im Rahmen dieser Koordinierungsstufe privilegiert zu behandeln, mit der Folge, dass alle möglichen Trassen eines Rahmenvertrages dem Zugriff Dritter entzogen wären. Dem Vertragspartner eines Rahmenvertrages stehe jedoch nur eine der möglichen Trassen zu.

## **II 3 Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV**

### **II 3 a Beschluss des Bundesrates:**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung insbesondere zu prüfen,

„b) ob die Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV konkretisiert werden muss,

#### Begründung zu Buchstabe b:

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

### **II 3 b wesentliches Ergebnis der Stellungnahmen**

Die Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

Die auf der Grundlage von § 14 Abs. 3 EIBV gegebenen Informationen werden als nicht ausreichend beurteilt. Derzeit sei es einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht möglich, den Grund für die Ablehnung einer beantragten Trasse nachzuvollziehen. Die Informationspflichten sollten dergestalt weiter entwickelt werden, dass der Betreiber der Schienenwege diese nicht nur auf Nachfrage, sondern aktiv, z.B. durch Einstellung in das Internet bereitstellen muss. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen sei es in der Phase der Akquisition erforderlich, sich ein eigenständiges Bild über die verfügbare Infrastruktur mit dem entsprechenden Ausbauzustand machen zu können, ohne dass entsprechende Informationen individuell vom Betreiber der Schienenwege abgefordert werden müssen. Eine entsprechende Verschärfung der Informationspflicht werde als wichtiger Beitrag, den Schienenverkehrsmarkt weiter zu öffnen und allen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleiche Zugriffs-

möglichkeiten auf Art und Umfang der Schieneninfrastruktur zu geben, angesehen. Um dieses Instrument entsprechend nutzen zu können, werden detaillierte Angaben u.a. zur Gleislänge, zur Verfügbarkeit der Oberleitung, Vorheizmöglichkeiten und entsprechende Nutzungsentgelte für erforderlich gehalten.

## **II 4 Rahmenverträge nach § 13 EIBV**

### **II 4 a Beschluss des Bundesrates:**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung insbesondere zu prüfen,

„c) ob die Regelungen zu Rahmenverträgen nach § 13 EIBV ausreichen, um integrale Taktfahrpläne langfristig abzusichern

#### Begründung zu Buchstabe c:

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

### **II 4 b wesentliches Ergebnis der Stellungnahmen**

Die Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

#### § 13 Abs. 1 EIBV

Taktfahrpläne könnten nicht isoliert für die einzelne Zugfahrt betrachtet werden. Vielmehr erforderten sie minutengleiche Fahrpläne der aufeinander folgenden Zugfahrten, eine Knoteneinbindung zu bestimmten Zeiten und ein bestimmtes Verhältnis der Fahrpläne von Richtung und Gegenrichtung (Fahrplansymmetrie). Innerhalb dieser Anforderungen bestünden bestimmte Freiheiten für den Grundtakt, nicht jedoch für die einzelne Zugfahrt. Letzteres würde zu Taktabweichungen und damit zu Anschlussverlusten und/oder Fahrzeugmehrbedarf führen. Ein „Takt“ wäre für den Fahrgast nicht mehr merkbar, nachfolgende ÖPNV-Anbindungen nicht mehr zu koordinieren. Ein sachgerechter Rahmenvertrag für Taktfahrpläne müsste also das gesamte Fahrplangefüge (Grundtakt, Knoteneinbindung und Fahrplansymmetrie) berücksichtigen. Dies sollte in der EIBV zum Ausdruck gebracht

werden.

#### § 13 Abs. 7 EIBV

Nach § 13 Abs. 7 EIBV haben die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können. In der Praxis sei ein gemeinsamer Zeitraum bislang nicht festgelegt worden. Einzelne Eisenbahninfrastrukturunternehmen tragen dazu vor, sie hätten keine rechtliche Pflicht, „mehr zu tun als andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen“. Darüber hinaus bestehe insoweit eine tatsächliche Unmöglichkeit, da ihnen nicht alle betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bekannt seien und sie diese entsprechend auch nicht koordinieren können. Da auch in Zukunft ein anderes Verhalten der Marktteilnehmer nicht zu erwarten sei, sollte eine andere Lösung gefunden werden. Empfohlen wird eine gesetzgeberische Vorgabe eines entsprechenden Zeitraumes. Alternativ komme eine Ermächtigung der Bundesnetzagentur in Betracht, einen solchen festzulegen.

## **II 5 Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV**

### **II 5 a Beschluss des Bundesrates:**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung insbesondere zu prüfen,

„d) ob die Regelungen zur Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV einen ausreichenden Anreiz zur Qualitätssicherung durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicherstellen und ausreichenden Schutz für Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleisten.“

#### Begründung zu Buchstabe d:

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

### **II 5 b wesentliches Ergebnis der Stellungnahmen**

Die Darstellung eines wesentlichen Ergebnisses der Stellungnahmen ist hier nicht möglich, da sich die Stellungnahmen grundsätzlich widersprechen.

#### Verschärfen der Regelungen

Zum einen wird die Verschärfung der Regelungen gefordert. Die Regelungen zur Entgeltminderung nach § 21 Abs. 6 EIBV gingen in erster Linie schon deshalb ins Leere, da es Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern nicht gelinge, einen konkreten „vertragsgemäßen Zustand“ vertraglich zu vereinbaren. Die Schienenwegenutzungsbedingungen (SNB) seien zu wenig konkret, um den Bestellern Planungssicherheit zu geben und um gegebenenfalls Ansprüche auf Entgeltminderung durchsetzen zu können.

Zudem sei unklar, auf welchen Zeitpunkt für die Beurteilung des vertragsgemäßen Zustandes abzustellen ist.

Für erforderlich wird gehalten, dass zumindest der Zustand der Infrastruktur, der in den SNB (also ca. 15 Monate vor Fahrplanwechsel) beschrieben wird, maßgeblich ist. Auf dieser Grundlage kalkulieren Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Fahrplan mit wirtschaftlich relevanten Parametern (z. B. Lokumläufe).

Für Rahmenverträge sei es sogar erforderlich, dass der Zustand der Infrastruktur über die gesamte Laufzeit abgesichert wird.

Die Höhe der Entgeltminderung sei zu gering. Soll die Regelung Wirkung entfalten, müsse für den Netzbetreiber der wirtschaftliche Anreiz, den Schaden zu beheben, größer sein als die Inkaufnahme des Malus. Die Höhe der Entgeltminderung für alle betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen müsse also höher sein als die Investition zur Behebung des Schadens. Umgekehrt müsse aus Sicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens die Entgeltminderung deutlich spürbar sein und in einem angemessenen Verhältnis zu den hinzunehmenden Beeinträchtigungen wie Fahrgastverlusten wegen langer Fahrzeiten oder betriebliche Mehraufwendungen wegen Fahrzeugmehrbedarf stehen.

Weiterhin würden „Bagatellgrenzen“ gesetzt, die nicht mit der Intention dieser Norm vereinbar seien. So gälten teilweise bestimmte Minderungen erst bei Überschreitung eines Grenzwertes von 10 Prozent, was in der EIBV so nicht angelegt sei. Es sei erkennbar, dass die derzeitige Ausgestaltung der EIBV zu unpräzise sei und so umgangen werden könne und auch umgangen werde, sodass in der Sache keine Wirkung entfaltet werde.

#### Befreiung von den Regelungen

Insbesondere aus dem Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird der hohe Aufwand kritisiert, den leistungsabhängige Entgeltregelungen verursachen. Maßstab derartiger

Regelungen sei für gewöhnlich die Pünktlichkeit. Um den Aufwand zu minimieren, würden regelmäßig gewisse Fahrplanabweichungen vorab toleriert (PV < 5 Min., GV < 15 Min.). Die Erfassung der die Toleranzgrenzen überschreitenden Unpünktlichkeiten, deren Ursachenzuscheidung, das nachfolgende Einpflegen in die Trassenentgeltrechnungen, die Gegenprüfung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie das Beschwerdemanagement verursachten für alle Beteiligten einen Aufwand, der jedwedes Kosten-Nutzen-Verhältnis sprengt und insbesondere kleinere Eisenbahnen unverhältnismäßig belastet. Aus diesem Grunde wird angeregt, über Befreiungstatbestände nachzudenken.

## **II 6 Weitere Vorschläge**

Zu den 25 Paragraphen der EIBV gingen nur zu acht Vorschriften (§§ 1, 5, 8, 11, 12, 15, 23 und 25) keine Vorschläge ein.

Die Bandbreite ist weit gefasst:

- Der Bahnstrom bedürfe einer klaren Zuordnung zum Eisenbahnrecht mit diskriminierungsfreier Zurverfügungstellung.
- Stationen und Schienenwege sollten in der EIBV gleichgestellt werden (Stationen sind derzeit als Serviceeinrichtungen definiert).
- Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur und des Eisenbahn-Bundesamts sollten zweckmäßiger abgegrenzt werden (derzeit gebe es z.B. zum Teil Überschneidungen der Aufgabenbereiche).
- Der Begriff „überlastete Schienenwege“ solle klar definiert werden. Die Überlastungserklärung dürfe nicht im Belieben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehen.
- Die Entgeltgrundsätze sollten vorgegeben und der Regulierung unterworfen werden, da sonst die Ausnutzung der Monopolsituation zu befürchten sei.
- Die aktuellen Unbundling-Regelungen erstrecken sich lediglich auf die Festsetzung der Nutzungsentgelte und die Zuweisung der Zugtrassen. Erhebliches Diskriminierungspotenzial liege aber auch in den Entscheidungen über die Strategien des Netzausbaus. Notwendig sei daher, die Unbundling-Regelungen auch auf alle Entscheidungen zum Netzausbau auszudehnen.

- Von den Infrastrukturunternehmen wird der hohe Aufwand kritisiert, den die EIBV verursacht. Viele Aktivitäten seien kostenwirksam, ohne dass die entstandenen Kosten liquidiert werden könnten (z. B. Beschaffung und Weitergabe von Informationen, Durchführung von Kapazitätsanalysen, Aufstellung und Überwachung von Anreizsystemen, Schaffung gemeinsamer Einrichtungen für die Anmeldung von Zugtrassen, Mitwirkung in behördlichen Verwaltungsverfahren). Die EIBV sollte daher mit dem Ziel einer Minimierung des Aufwandes für die Unternehmen durchgesehen und entsprechend modifiziert werden.

### **III Bewertung und weiteres Verfahren**

#### **III 1 Allgemeines**

Da in den Stellungnahmen darauf hingewiesen wird, dass der Erfahrungszeitraum noch sehr kurz ist und eine abschließende Bewertung nicht zulässt, ist kein Raum für eine generelle Überarbeitung der EIBV.

Vordringlich erscheint auf der Grundlage der Stellungnahmen die Überprüfung der Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV und die Überprüfung der Regelungen zu den Rahmenverträgen in § 13 EIBV.

Zur Frage, ob eine Novellierung im Bereich der Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV und der Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV zwingend erforderlich ist, sollten die weiteren Erfahrungen mit diesen Regelungen abgewartet werden.

#### **III 2 Im Einzelnen**

##### **zu II 2 Prioritätenregelung in § 9 Abs. 4 EIBV**

###### **Zu § 9 Abs. 4 EIBV**

Der Vorschlag wird in einem ersten Schritt (und nur bezogen auf das im Zuge der Umsetzung des EU-Rechts zwingend Erforderliche) im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG aufgegriffen (siehe Nummer 3a des Allgemeinen Teils der Begründung zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes). Auf der oben genannten Grundlage wird in einem wesentlichen Teil der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Wegen Öffnung des Marktes für

den grenzüberschreitenden Personenverkehr kann es zu Beeinträchtigungen des nationalen Taktverkehrs kommen.

Zur Sicherung der Zugtrassen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) 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 SPNV 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 EIBV festgelegten Prioritätsreihenfolge dem Rahmenvertrag für den vertakteten nationalen Verkehr (z.B. SPNV) vorgehen. Nach der EIBV 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 SPNV nachhaltig stört. Um dies zu vermeiden, ist vorgesehen, die Prioritätenreihenfolge in der EIBV 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 EIBV 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.

#### Zu §§ 9 Abs. 4, 13 Abs. 1 EIBV

Nach der Begründung zu § 13 Abs. 1 EIBV erfolgt ein Angebot gemäß § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV auf der letzten Stufe des in § 9 EIBV geregelten „Konfliktlösungsprogramms“:

„Ein Rahmenvertrag verschafft dem Zugangsberechtigten bei Trassenkonflikten eine gesicherte Position. Zwar kann nicht eine einzelne Zugtrasse vereinbart werden, es kann jedoch der zeitliche Rahmen festgelegt werden (z. B. volle Stunde + 10 Minuten), innerhalb dessen dem Zugangsberechtigten ein Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse zu machen ist. Dies bedeutet, dass dem Zugangsberechtigten innerhalb der vertraglich vereinbarten Grenzen eine Zugtrasse zusteht.

Der Verfahrensablauf gestaltet sich daher wie folgt:

Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrags eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Verfahren nach § 9 EIBV durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Damit wird dem Zweck eines Rahmenvertrages in zweierlei Hinsicht Rechnung getragen. Zum einen darf keine einzelne Zugtrasse durch den Rahmenvertrag zugewiesen werden, zum anderen erhält der Zugangsberechtigte eine Zugtrasse aus dem vertraglich vereinbarten Bereich.“

Ob es trotz des eindeutigen Wortlauts der Begründung noch einer Novellierung der Vorschrift bedarf, wird geprüft.

### **Zu II 3 Informationspflicht nach § 14 Abs. 3 EIBV**

Hier sollte die weitere Entwicklung abgewartet werden. Die Stellungnahmen spiegeln die Interessenlage der Eisenbahnverkehrsunternehmen wider. Aus Sicht der Infrastrukturunternehmen wird jedoch allgemein der hohe Aufwand kritisiert, den die EIBV verursacht. Die EIBV sollte nach dieser Ansicht mit dem Ziel einer Minimierung des Aufwandes für die Unternehmen durchgesehen und entsprechend modifiziert werden. Auf der Basis eines kurzen Erfahrungszeitraums, der keine abschließende Bewertung zulässt, ist eine kurzfristige Novellierung, die einen vernünftigen Ausgleich zwischen dem Informationsbedürfnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und den Möglichkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen andererseits schafft, nicht möglich.

### **Zu II 4 Rahmenverträge nach § 13 EIBV**

#### Zu § 13 Abs. 1 EIBV

Es ist schon heute möglich, Rahmenverträge auch für den vertakteten Verkehr zu schließen. Hinzu kommt, dass im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG geplant ist, dem vertakteten Verkehr generell Vorrang einzuräumen. Ob es tatsächlich erforderlich ist, die Vorschrift zu novellieren, oder ob es genügt, zu einer gemeinsamen zielgerichteten Auslegung der Vorschrift zu gelangen, wird geprüft.

#### Zu § 13 Abs. 7 EIBV

Da in der Praxis bis heute ein gemeinsamer Zeitraum nicht festgelegt wurde, ist zur Schaffung von Rechtssicherheit eine Novellierung erforderlich.

### **Zu II 5 Entgeltminderung bei Qualitätsmängeln nach § 21 Abs. 6 EIBV**

Hier sollte die weitere Entwicklung abgewartet werden. Auf der Basis eines kurzen Erfahrungszeitraums, der keine abschließende Bewertung zulässt, ist eine kurzfristige Novellierung, die eine Verschärfung der Regelungen oder eine Befreiung von Regelungen vorsieht, nicht möglich. Falls die Schienenwegebenutzungsbedingungen (SNB) sich als zu wenig konkret erweisen, einen aus Sicht der Besteller zufrieden stellenden „vertragsgemäßen Zustand“ der Infrastruktur vertraglich zu fixieren, um gegebenenfalls Ansprüche auf Entgeltminderung durchsetzen zu können, kann die Bundesnetzagentur aufgrund von § 14 f AEG die SNB prüfen und korrigieren.

Bei den Eisenbahnen des Bundes soll durch den Abschluss der geplanten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) die Qualität der Infrastruktur verbessert werden. In der LuFV werden die wesentlichen Qualitätsmerkmale zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes vereinbart.

### **III 3 Verfahren**

1. Zur transparenten Darstellung aller Anregungen und als Diskussionsgrundlage für künftige Novellierungen werden alle Stellungnahmen synoptisch aufbereitet und den Landesverkehrsministerien sowie den beteiligten Verbänden zur Verfügung gestellt.
2. Zur Novellierung des § 9 Abs. 4 EIBV und des § 13 EIBV werden durch BMVBS Vorschläge erarbeitet.
3. Es wird geprüft, ob zum Ende der ersten Rahmenfahrplanperiode eine weitere unmittelbare Befragung der Eisenbahnen und Aufgabenträger zu ihren Erfahrungen mit der EIBV erforderlich ist.