

12.11.12**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - R - U - Wizu **Punkt** der 903. Sitzung des Bundesrates am 23. November 2012

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,

der **Rechtsausschuss (R)**,

der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)** und

der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt insbesondere die mit dem Gesetzentwurf verbundene Entgeltregulierung in der Erwartung, dass die Nutzungsentgelte angemessen und diskriminierungsfrei festgelegt werden.
- b) Trotz der hier vorgesehenen Regulierung sind Kostensteigerungen der Nutzungsentgelte nicht auszuschließen. Die Bundesregierung wird daher

aufgefordert, bei der anstehenden Neubemessung der Regionalisierungsmittel (Artikel 106a Grundgesetz) diese Möglichkeit gebührend zu berücksichtigen und entsprechend der mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz gemachten Erfahrungen einen eventuell dadurch ausgelösten Mehrbedarf an Regionalisierungsmitteln den Ländern auszugleichen.

Begründung:

Zwar hegt der Bundesrat die Erwartung, dass mit den durch das ERegG gegebenen Effizienz-Impulsen eine Dämpfung bei der Entwicklung der Nutzungsentgelte einhergeht. Trotzdem sind Erhöhungen nicht gänzlich auszuschließen. Es wäre aber sinnwidrig, wenn eine durch das ERegG denkbare Erhöhung nicht bei der Neubemessung der Regionalisierungsmittel (Artikel 106a Grundgesetz) Beachtung fände. Im Sinne vorausschauender Planung sollte der Bund daher - spätestens nach Inkrafttreten des ERegG - die Entwicklung hier im Auge behalten und in seine Überlegungen zur Neubemessung einfließen lassen. Die Länder als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sollten nicht die Leidtragenden einer neuen Eisenbahnregulierungsgesetzgebung sein, die sich erst im praktischen Einsatz bewähren muss.

Vk 2. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 1 Satz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 2 Absatz 1 Satz 1 vor dem Wort "Eisenbahnen" das Wort "regelspurige" einzufügen.

Begründung:

Nichtregelspurige Eisenbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen, aber auch breitspurige Hafenbahnen, bedürfen mangels Wettbewerbsrelevanz keiner Regulierung.

- Vk 3. Zu Artikel 1 (Inhaltsverzeichnis ERegG)
(Bei Annahme entfallen Ziffer 4 und Ziffer 20)
- (§ 2 Absatz 2 ERegG)
 - (§ 52 Absatz 2 Satz 1 und 3 ERegG)
 - (§ 61 ERegG)
 - (§ 71 Absatz 1 Nummer 5 ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Im Inhaltsverzeichnis sind in der Angabe zu § 61 nach dem Wort "Unternehmens" die Wörter "beim Vertrieb von Fahrausweisen und Bahnstrom" zu streichen.
- b) § 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Absatz 2 ist zu streichen.
 - bb) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.
- c) In § 52 Absatz 2 sind Satz 1 und 3 zu streichen.
- d) § 61 ist wie folgt zu fassen:

"§ 61

**Missbräuchliches Verhalten von marktmächtigen Unternehmen
beim Vertrieb von Fahrausweisen und Bahnstrom**

(1) Die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung ist Eisenbahnen verboten. § 19 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gilt entsprechend.

(2) Soweit sich die missbräuchliche Verhaltensweise aus der Netzeigenschaft des angebotenen oder anzubietenden Produkte oder Dienstleistungen oder wesentlicher Vorleistungen hierzu ergibt, ist die Bundesnetzagentur die für die Durchsetzung des Absatz 1 zuständige Behörde. Die Zuständigkeit der Kartellbehörden bleibt unberührt.

(3) Für die Befugnisse der Bundesnetzagentur im Rahmen der Verfolgung von Wettbewerbsverstößen nach Absatz 1 gelten die §§ 32 bis 32c, 34 und 56 bis 59 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend.

(4) Bundesnetzagentur und Bundeskartellamt arbeiten in dem erforderlichen Maß zusammen und wirken auf eine einheitliche und den Zusammenhang mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen wahrende Auslegung dieses Gesetzes hin."

e) § 71 Absatz 1 Nummer 5 ist zu streichen.

Begründung:

Zur Stärkung des inter- und intramodalen Wettbewerbs wird die durch den Gesetzentwurf intendierte Einführung einer Missbrauchsaufsicht durch die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich begrüßt. Die bisherige Beschränkung auf den Vertrieb von Fahrstrom und Fahrscheinen setzt zwar an Märkten an, auf denen Zugangsberechtigte aktuell missbräuchliche Verhaltensweisen von Unternehmen beobachten. Jedoch ist kein Sachgrund erkennbar, den Missbrauchstatbestand auf diese beiden Einzelbereiche zu beschränken.

Vielmehr ist es deutlich naheliegender und sachgerechter, ein generelles netzbezogenes Marktmissbrauchsverbot mit einer Zuständigkeit der Bundesnetzagentur einzuführen, wie es beispielsweise im Energierecht (§ 30 EnWG) verankert wurde und von der Bundesnetzagentur auch seit Jahren erfolgreich durchgesetzt wird. Ziel muss sein, die gesamte Kaskade an möglichen Zuwiderhandlungen von marktbeherrschenden Unternehmen im Bahnbereich durch eine schlagkräftige und fachkundige Behörde überwachen zu lassen. Heutzutage ist nicht absehbar, welche vor- und nachgelagerten Märkte des innovationsfreudigen Eisenbahnsektors künftig einer entsprechenden Regelung bedürfen werden. Beispielhaft zu nennen sind die Entwicklungen im Bereich des elektronischen Vertriebs. Die Einführung dieser und weiterer, z. B. fahrzeugseitiger Entwicklungen kann dadurch beschleunigt werden, indem bestehende Markthemmnisse durch die Bundesnetzagentur abgebaut oder reduziert werden. Ein allgemeines Marktmissbrauchsverbot hindert damit insbesondere auch keine Innovationen. Die Aufsicht soll sich dabei auch auf die Frage erstrecken, ob bestimmte Produkte oder Dienstleistungen angeboten werden, z. B. die Primärdaten eines Buchungssystems. Ein zu eng gefasstes Missbrauchsverbot hingegen würde den regulatorischen Eingriff unnötig erschweren, und eine (ineffiziente) ständige Anpassung des Gesetzesrahmens notwendig machen.

Die Verlagerung der Zuständigkeit für dieses Marktsegment auf die Bundesnetzagentur ist sinnvoll und für eine effektive Marktaufsicht auch erforderlich, da bei der Behörde über viele Jahre eine hervorragende spezifische Sachkunde für die netzgebundenen Wirtschaftszweige gewachsen ist, wie sie von den ansonsten allzuständigen Landes- und Bundeswettbewerbsbehörden nicht erwartet werden kann.

§ 61 Absatz 2 schränkt die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur für die Verfolgung von Marktmachtmissbrauch im Eisenbahnsektor aber auf die Fälle ein, in denen sich die missbräuchliche Verhaltensweise aus der Netzgebundenheit

des Marktes ergibt. Dies ist dann der Fall, wenn sich die Marktmacht aufgrund des Zugriffs auf ein Netz an Infrastrukturen, Angeboten oder Informationen ergibt. Endkunden des Personen- und Güterverkehrs erwarten in der Regel ein Gesamtangebot des Systems, nicht die einzelnen Elemente daraus. Hingegen soll es bei der allein kartellrechtlichen Zuständigkeit bleiben, wenn der Missbrauch keinen besonderen Netzbezug aufweist, z. B. europaweit freizügig einsetzbare Personen- oder Güterwagen oder die Preisgestaltung auf Punkt-zu-Punkt-Relationen des Fernverkehrs, da ein möglicher Marktmissbrauch dort allenfalls auf den Marktanteilen der Anbieter beruhen würde. Daher ist kein Sachgrund ersichtlich, die Zuständigkeit der Kartellbehörden zu beschneiden. Vielmehr hat sich auch in anderen regulierten Bereichen ein Nebeneinander der Wettbewerbsaufsicht bewährt, so dass dieses System auch für den Eisenbahnsektor übernommen werden sollte. Die in Absatz 4 geregelte Zusammenarbeit der Behörden stellt sicher, dass in derselben Sache nicht mehr als ein Verfahren geführt wird. Bei der Einführung eines offenen Rechtsbegriffs ist es auch eine Maßnahme der Sorgfaltspflicht des Gesetzgebers, eine Behörde mit unbestreitbarer Zuständigkeit als Rückfallebene vorzuhalten.

Insgesamt wird eine deutliche Vereinfachung der Norm vorgeschlagen. So ist der bisherige § 61 Absatz 3 durch die Bezugnahme auf das allgemeine Kartellrecht und die Katalogbeispiele von Marktmissbrauch in § 19 Absatz 4 GWB obsolet.

Die Änderungen bewirken zudem eine einheitliche kartellrechtliche Vorgehensweise, was durch den an § 58 Absatz 3 EnWG angelehnten neuen § 61 Absatz 4 auch ausdrücklich festgeschrieben wird.

Ziel der Änderung ist auch, auf die bestehende kartellrechtliche Verfahrensweise aufbauen zu können. Die Etablierung eines redundanten fachspezifischen Kartellrechts wird dadurch verhindert. Damit kann für den vorliegenden Regelungsbereich die gesamte Kartellrechtsprechung herangezogen werden, was zu einer Vereinfachung der Verfahren führen wird. Die Bundesnetzagentur wird so, mit ihrer bestehenden Kenntnis des Marktes und der Besonderheiten von Netzwirtschaften, als besondere Kartellbehörde auf Basis des allgemeinen Kartellrechts vorgehen können.

Dies muss aber nicht nur in Bezug auf das materielle Recht, sondern auch in Bezug auf Verfahrensweise und Entscheidungsbefugnisse der Bundesnetzagentur gelten, so dass der neue § 61 Absatz 3 einzufügen ist. Andernfalls würde die Wettbewerbsaufsicht im netzgebundenen Eisenbahnbereich nicht, wie es ja sachlogisch erforderlich wäre, stringenter und effektiver erfolgen als in sonstigen, nicht infrastrukturabhängigen Wirtschaftsbereichen. Vielmehr hätte die Bundesnetzagentur nicht mehr, sondern weniger Befugnisse in Bezug auf Ermittlungs- und Entscheidungsmöglichkeiten als die Kartellbehörden. Die Schaffung von wettbewerbserschwerenden Voraussetzungen kann aber nicht Ziel einer Regulierung im Eisenbahnsektor sein.

Von der im Energierecht bewährten Entscheidungsstruktur und -kompetenz der Bundesnetzagentur, die ihre Beschlüsse durch gerichtsähnliche Beschlusskammern fasst, darf hier nicht abgewichen werden. Die hohe Qualifikation der Mitglieder der Beschlusskammern und ihre gerichtsähnliche Unabhängigkeit in

der Entscheidungsfindung gewährleisten in anderen regulierten Bereichen eine hervorragende Entscheidungsqualität. Die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich der Fachaufsicht der Bundesministerien zu unterstellen und damit eine starke politische Einflussnahme zu ermöglichen, würde nicht nur systematisch einen Bruch im Regulierungsrecht bedeuten, sondern die Entscheidungsqualität in diesem Bereich ganz erheblich in Frage stellen. Die vorgesehene Neufassung von § 52 Absatz 2 steht im Übrigen auch im Einklang mit den Vorgaben des Recast des ersten Eisenbahnpakets, das eine sehr weitgehende Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden vorsieht (Artikel 55 des Richtlinienentwurfs).

Die Dienstaufsicht über die Regulierungsbehörde bleibt unberührt, soweit sie die Unabhängigkeit der Entscheidungsträger in der Regulierungsbehörde unberührt lässt.

Wi 4. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

(Entfällt
bei
Annahme
von Ziffer
3)

In Artikel 1 sind in § 2 Absatz 2 Satz 2 die Wörter "und § 61" zu streichen.

Begründung:

Die ausschließliche Zuständigkeit der Bundesnetzagentur (BNetzA) für die Missbrauchsaufsicht über marktmächtige Unternehmen beim Vertrieb von Fahrausweisen und Bahnstrom (§ 61 ERegG) ist zu streichen. Fahrkartenvertrieb und Bahnstrom sind keine originär regulatorischen Bereiche. Die Vorschrift des § 61 wird dementsprechend in der Begründung der zu ändernden Vorschrift (S. 121 der Vorlage) auch nicht erwähnt. Deshalb ist der generelle Ausschluss einer Verfahrensführung durch die Kartellbehörden in solchen Fällen weder systemisch schlüssig noch in der Sache plausibel. Das Bundeskartellamt besitzt seit Jahrzehnten umfangreiche Erfahrungen bei der Ausübung der Missbrauchsaufsicht und zwar auch in regulierten Wirtschaftsbereichen. Der Tatbestand des § 61 ERegG ist zudem fast wörtlich der Vorschrift des § 19 GWB nachgebildet.

Würde die Anwendbarkeit des GWB in den genannten Bereichen zwingend ausgeschlossen, müsste ohne sachlichen Grund auf den deutlich weiteren Kontrollrahmen des Kartellgesetzes verzichtet werden. Nach § 71 Absatz 2 ERegG können lediglich Geldbußen bis zu 100 000 Euro verhängt werden, während der entsprechende Rahmen nach § 81 Absatz 4 GWB bis zu 1 Mio. Euro und bei Unternehmen darüber hinaus bis zu 10 Prozent des Jahresumsatzes reicht. Zudem stehen der BNetzA nach § 53 ERegG geringere Ermittlungsbefugnisse zu als den Kartellbehörden nach den §§ 57, 58 (beispielsweise Beschlagnahme) und § 59 Absatz 4 GWB (Durchsuchungsbefugnis). Schließlich sieht das ERegG keine einstweiligen Maßnahmen wie in § 32a GWB vor.

- Vk 5. Zu Artikel 1 (§ 3 Absatz 3 Nummer 10 ERegG)
(§ 15 Absatz 1 Nummer 1 ERegG)
(§ 16 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 Absatz 6 ERegG)
(§ 22 Absatz 5 ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) § 3 Absatz 3 Nummer 10 ist wie folgt zu fassen:

"10. Vertakteter Verkehr: Eisenbahnverkehrsleistung, die auf demselben Weg am selben Tage mindestens siebenmal und höchstens in zwei-stündigem Abstand oder mindestens fünfzehnmal im stündlichen Abstand oder häufiger in einem dichteren Takt zur gleichen Minute durchgeführt wird; der Takt ist vorbehaltlich einzelner Abweichungen über die gesamte Woche und den Netzfahrplan aufrechtzuerhalten."

- b) § 15 Absatz 1 Nummer 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Das Wort "grenzüberschreitende" ist durch die Wörter "vom Betreiber der Schienenwege nach Konsultation der Zugangsberechtigten mit dem Ziel einer optimalen Netzauslastung und Befriedigung der Nachfrage unter Wahrung der Ziele der Daseinsvorsorgeaufgaben durch ein vertaktetes, flächendeckendes, aufeinander abgestimmtes Angebot im Schienenpersonenverkehr konstruierte" zu ersetzen.

bb) Nach dem Wort "Zugtrassen" ist das Wort "(Systemtrassen)" einzufügen.

- c) § 16 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 4 ist wie folgt zu fassen:

"(4) Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Bestimmungen des § 29 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

1. vertakteter Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Nutzung von Systemtrassen.

Die Regulierungsbehörde kann auf Strecken mit erwarteter hoher Nachfrage, insbesondere nach Trassen im Gelegenheitsverkehr für den Güterverkehr, vorgeben, dass bis zu einem Drittel der Streckenkapazität je Stunde nicht im Netzfahrplan vergeben werden. In diesem Fall dürfen die nach diesem Absatz und vorbehaltlich § 29 am wenigsten priorisierten Trassen nicht zugewiesen werden. Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen."

bb) Absatz 6 ist wie folgt zu ändern:

aaa) Die Wörter "greifen die Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 21 Absatz 1 Satz 5 ergeben" sind durch die Wörter "so ist dem Rahmenvertragsinhaber eine Trasse zu Lasten des am niedrigsten priorisierten Verkehrs zuzuweisen" zu ersetzen.

bbb) Folgender Satz ist anzufügen:

"Hierbei sind die gewährte Bandbreite des Rahmenvertrags, anderer Rahmenverträge und auch gewährte Bandbreiten von Trassenantragstellern vollständig auszunutzen."

d) § 22 Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

"(5) Nach Vertragsschluss auf der Grundlage der Koordinierung nach den Absätzen 3 und 4 können weitere Rahmenverträge jederzeit, auch über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus, geschlossen werden, wenn die vereinbarte Bandbreite und ihre zeitliche Lage für die folgenden Rahmenfahrplanperioden nicht geändert wird."

Begründung:

Bislang erfolgt die Trassenvergabe nach starren Vorrangkriterien, wobei faktisch Rahmenverträge vorrangig sind, wengleich dies in der bisherigen EIBV und auch gleichlautend in § 16 Absatz 6 enthaltene Regelung, dies nicht deutlich zum Ausdruck bringt und auch nicht konkret entscheidet, welche Trasse im Falle von Rahmenverträgen zurücktreten muss. Rahmenverträge regeln jedoch nur eine Bandbreite und keine konkrete Trasse. In der Praxis sind für die Vergabe von Rahmenverträgen und Jahresfahrplänen lediglich die Kriterien "International" (bislang vorrangig) und "vertaktet / ins Netz eingebunden" von Bedeutung. Faktisch wird allerdings der allergrößte Teil der Konflikte nicht auf Basis dieser Kriterien, sondern über das höchste Regellentgelt entschieden. Dies resultierte daraus, dass sowohl der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV), wenn sie nicht vertaktet waren, gleichwohl als ins "Netz eingebunden" galten. Im Personenverkehr wird dies z. B. durch Angabe mehr oder weniger zufälliger Anschlüsse erreicht. Im SGV war dies z. B. die Angabe einer Übergabezeit am Produktionsstandort.

Das Kriterium "ins Netz eingebunden" war daher nicht praxisgerecht. Genauso wenig war der absolute Vorrang internationaler Züge praxisgerecht, da hiermit ganze Taktsysteme zerstört werden konnten. Der Vorrang war auch nicht durch das Europarecht geboten, vielmehr war dort nur eine angemessene Berücksichtigung gefordert. Dies wird zukünftig durch europäisch konstruierte Systemtrassen sichergestellt, die ohne Bruch an den Grenzen das durchgehende Verkehren von internationalen Zügen sicherstellen.

Allerdings wäre es genauso wenig praxisgerecht, nun nach den vertakteten Zügen konsequent den Güterverkehr – unabhängig von seiner Priorität – zu bevorzugen. Dies dürfte nicht zu Mehrverkehr auf den Schienen und auch nicht zu einer besseren Netzauslastung beitragen. Vielmehr ist eine optimale Netzauslastung, die gerade bei Engpassabschnitten zwingend erforderlich ist, ein komplexer Vorgang aus gegenseitiger Optimierung aller Trassen. Hierzu hat gerade die Harmonisierung der Geschwindigkeiten und die zeitlich sinnvolle Anordnung der Trassen (z. B. große zeitliche Lücken für Güterverkehr zwischen schnellfahrenden Zügen) besondere Bedeutung.

Es wird daher vorgeschlagen, dass die Trassenvergabe zunächst am Vorrang des Taktverkehrs festhält, da ein durchgehend vertaktetes Personenverkehrssystem ein hohes Gut ist. Dieses ist dabei nicht nur im SPNV zu sehen, wo die Aufgabenträger ein in sich stimmiges Taktsystem planen und weiterentwickeln und hier auch keine Trassenkonkurrenzen zu befürchten sind (landesweiter integraler Taktfahrplan), sondern auch explizit unter Einschluss des SPFV. Hierbei werden Leitideen eines Deutschland-Taktes große Bedeutung haben. Schon bislang verfolgen die Länder und Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV ein durchgängiges SPNV- und SPFV-Taktsystem mit hoher Priorität.

Allerdings muss der Taktbegriff enger definiert werden. Vier Züge im Zweistudentakt decken nur insgesamt sechs Stunden ab, dies ist für eine taktmäßige Bedienung zu wenig. Daher sollten Mindestzahlen für einen Zweistudentakt von sechs bis sieben Zügen und bei einem Einstudentakt von 14 bis 16 Zügen festgelegt werden. Hiermit kann auch ein Anreiz gewährt werden, dass Taktausdünnungen im SPFV zu nachfrageschwachen Zeiten unterbleiben, da andernfalls der Trassenvorrang wegfiel.

Selbstverständlich muss sichergestellt werden, dass es unter dem Begriff vertakteter Verkehr nicht zur Verdrängung der anderen Nutzer, insbesondere des SGV kommt. Daher sollte die Bundesnetzagentur ermächtigt werden, auf hochbelasteten Strecken eine Mindestzahl an Trassen für Nicht-Taktsysteme festzulegen, die unter gerechter Berücksichtigung der Belange des vertakteten SPV (Nachfrage) und der Trassennachfrage (v. a. SGV) festgelegt werden. Entsprechende Vorbilder finden sich in der Schweiz. So können dort auf hochbelasteten Güterverkehrsstrecken im SPNV je nach Nachfrage nur eine bzw. zwei Trassen pro Stunde zugestanden werden.

In der nächsten Priorität sollten internationale Züge (sowohl SPFV, als auch SGV) liegen. Deren Konstruktion ist besonders schwierig und zum Ausgleich für die Abstimmungsschwierigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr ist ein nationaler Vorrang angemessen.

Auf der dritten Stufe sollte die Trassenvergabe nach optimierter Netzauslastung erfolgen. Hier sollten zunächst die Trassen an die Nutzer gehen, die vorkonfigurierte Systemtrassen nutzen. Soweit hier Konflikte auftreten, sollte der längere Laufweg ausschlaggebend sein. Die Systemtrassen müssen vom Netzbetreiber unter umfassender Konsultation aller Zugangsberechtigten festgelegt und weiterentwickelt werden. Sie sind unter dem Aspekt der optimalen Netzauslastung und der umfassenden Befriedigung aller aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse des Marktes festzulegen. Die Verlagerungsziele des Bundesverkehrswegeplans und sonstiger Verkehrspläne sind zu beachten. Die Systemtrassen müssen einerseits die heute eingesetzte Zugförderungstechnologien, andererseits auch die verfügbaren Technologien berücksichtigen. Die Bundesnetzagentur muss überwachen, dass der Prozess der Festlegung und Weiterentwicklung von Systemtrassen diskriminierungsfrei erfolgt.

Hierbei ist sicherzustellen, dass ein Mindestmaß an Trassen für den Gelegenheitsverkehr offengehalten wird. Hierzu sollte die Bundesnetzagentur entsprechend den Anforderungen des Marktes Vorgaben aufstellen. Nur soweit Trassen nicht im Wege von Systemtrassen nachgefragt werden und auch nicht für Gelegenheitsverkehre vergeben werden, können weitere Trassenwünsche berücksichtigt werden.

Zudem sind auch hinsichtlich der Ermöglichung aperiodischer Rahmenverträge Verbesserungen im Gesetzentwurf sinnvoll. Das Instrument aperiodischer periodenübergreifender Rahmenverträge bleibt in den maßgeblichen §§ 21-23 unberücksichtigt. Zuletzt kam gerade im Schienenpersonenfernverkehr die Forderung nach aperiodischen Rahmenverträgen auf. Es erscheint unplausibel, dass periodenübergreifende, langlaufende Rahmenverträge nur alle fünf Jahre

möglich sein sollen, denn eine Vorabfestlegung für die folgende Rahmenvertragslaufzeit ist mit jedem langlaufenden Rahmenvertrag verbunden, unabhängig davon, ob dieser zu Periodenbeginn oder erst nachträglich geschlossen wird. Mit der Ermöglichung von aperiodischen periodenübergreifenden Rahmenverträgen könnte den Zielen des Gesetzentwurfes entsprochen werden, insbesondere im Hinblick auf die Generierung von Mehrverkehr auf der Schiene. Für alle Verkehrsarten ergäben sich damit gegenüber dem heutigen Zustand Entwicklungschancen durch die Gewährung von Investitionssicherheit.

Vk 6. Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 10 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 4 folgender Absatz anzufügen:

"(10) Für Schienenwege, die nicht mit anderen Schienenwegen vernetzt sind, kann die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz zuständige Genehmigungsbehörde auf Antrag Befreiungen von den Pflichten nach §§ 4 bis 8 und 10 genehmigen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Befreiung erlischt, wenn ein Zugang beantragt wird. Der Antrag auf Zugang ist der Genehmigungsbehörde vom Betreiber der Schienennetze mitzuteilen."

Begründung:

Die vorgeschlagene Formulierung ist für den Schienenpersonennahverkehr fast wortgleich dem derzeit gültigen § 14 Absatz 1 Sätze 5 bis 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) entnommen, wonach die Genehmigungsbehörden bei abgetrennten Netzen, zu denen noch kein Zugang beantragt wurde, von der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung befreien können. § 14 AEG wird gemäß Artikel 2 Nummer 10 des vorliegenden Gesetzentwurfs jedoch neu gefasst, wodurch die genannte Regelung wegfällt. § 4 Absatz 10 (neu) ERegG soll die Genehmigungsbehörde deshalb in die Lage versetzen, die EIU von der Zugangsregulierung unter bestimmten Voraussetzungen zu befreien. Es wäre unsinnig, wenn beispielsweise die Betreiber von Schmalspurnetzen Nutzungsbedingungen aufstellen müssten, obwohl ein Zugang Dritter praktisch nicht vorkommt. Die bisherige Befreiungsmöglichkeit ist zum Schutze der Betreiber von wettbewerblich unbedeutenden und abgetrennten Netzen daher beizubehalten. Neu einbezogen werden Schienenwege mit sonstigen Verkehren. Auch hier stellen die Regulierungspflichten für die EIU einen Aufwand dar, für den es keinen Grund gibt, wenn diese mangels interessierter Zugangsberechtigter niemandem zu Gute kommen.

Vk 7. Zu Artikel 1 (§ 28 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 28 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2 nach dem Wort "Maßgabe" die Wörter "des Bundes- und" einzufügen.

Begründung:

Investitionen in die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen können sowohl seitens des Bundes als auch seitens der Länder gefördert werden. Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz zu schaffen.

Vk 8. Zu Artikel 1 (§ 31 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 31 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf schränkt in seinem derzeitigen Wortlaut die Prüffähigkeit der Regulierungsbehörde ein. Die Bundesnetzagentur sollte auch Zugriff auf Unterlagen und Angaben der nicht regulierten Leistungen erhalten. Zur praktikablen Durchführung der Prüfung der Kostenkalkulation der Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann dies notwendig sein, beispielsweise bei der Frage der Schlüsselung von Gemeinkosten. Durch die Streichung wird der Bezug in Satz 1 auch auf die nicht regulierten Leistungen ausgeweitet, soweit dies für Entgeltgenehmigungsverfahren oder die Anreizregulierung notwendig ist.

- Vk 9. Zu Artikel 1 (§ 35 Absatz 1 Satz 3 - neu - und § 38 Satz 2 - neu - ERegG), zu Artikel 2 Nummer 5a - neu - (§ 9 Absatz 2 AEG)
- a) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:
- aa) Dem § 35 Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:
- "Die Bundesnetzagentur kontrolliert auch die Angemessenheit der Preise für Leistungen, welche die Infrastrukturbetreiber von konzerninternen Unternehmen beziehen und die konzernintern verrechnet werden."
- bb) Dem § 38 ist folgender Satz anzufügen:
- "Die Bundesnetzagentur kontrolliert dabei auch die Angemessenheit der Preise für Leistungen, welche die Infrastrukturbetreiber für konzerninterne Unternehmen erbringen und die konzernintern verrechnet werden."
- b) In Artikel 2 ist nach Nummer 5 folgende Nummer einzufügen:
- '5a. In § 9 wird Absatz 2 wie folgt gefasst:
- "(2) Soweit öffentliche Betreiber der Schienenwege mit konzernangehörigen Unternehmen Leistungen oder Kosten verrechnen, müssen die Verrechnungspreise angemessen sein." '

Folgeänderung:

In Artikel 1 sind in § 31 Satz 1 Nummer 1 nach dem Wort "Zugangsberechtigten" die Wörter ", zu den Preisen und dem Umfang der konzernintern verrechneten Leistungen" einzufügen.

Begründung:

Wenn die EIU konzerninterne Verrechnungen durchführen, ist zu gewährleisten, dass die angenommenen Kosten für die jeweiligen Leistungen marktüblich sind. Dies ist sowohl bei der Unabhängigkeit der öffentlichen Infrastrukturbetreiber als auch bei der Entgeltregulierung zu beachten. Da es im

Bereich der Eisenbahninfrastruktur keinen ausreichenden Wettbewerb gibt, um von einem "Markt" zu sprechen, müssen die konzerninternen Rechnungspreise "angemessen" sein. Nur so lassen sich indirekte Gewinnabführungen aus der Infrastruktur in die übrigen Bereiche des Konzerns verhindern.

Bei der Entgeltregulierung muss gewährleistet sein, dass die Infrastrukturbetreiber keine zu hohen Preise für Leistungen konzerninterner Unternehmen zahlen und selbst ausreichend hohe Preise für ihre Eigenleistungen als Erlöse verbuchen. Für die Überprüfung muss die Bundesnetzagentur Informationen zu Art und Weise sowie Umfang der Verrechnungen für Infrastrukturleistungen erhalten können.

Allgemein spielt das Thema für die Trennung der Eisenbahninfrastruktur von dem Eisenbahnverkehr eine Rolle und ist damit auch in § 9 AEG zu nennen.

Vk 10. Zu Artikel 1 (§ 37 ERegG)

In Artikel 1 ist § 37 wie folgt zu fassen:

"§ 37 Kapitalverzinsung

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen das eingesetzte Kapital angemessen im Sinne der Absätze 2 und 3 verzinsen.

(2) Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung unter Berücksichtigung der besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur. Dabei sind die Gemeinwohlziele der Infrastruktur, die risikolose Verzinsung, die Marktrisikoprämie, angemessene Risikozuschläge für Eigen- und Fremdkapital und eine angemessene Kapitalstruktur zu Grunde zu legen. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen.

(3) Die Bundesnetzagentur legt die jeweiligen Zinssätze für die Betreiber von Schienenwegen und die Betreiber von Personenbahnhöfen gemäß den Maßstäben nach Absatz 2 fest. Die Bundesnetzagentur ist berechtigt, für vergleichbare Gruppen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen jeweils einen einheitlichen Zinssatz festzulegen."

Begründung:

Der bisherige Gesetzeswortlaut ist nicht sachgerecht. Der Bezug der zulässigen Verzinsung auf eine kapitalmarktübliche Verzinsung trägt den besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen des Sektors nicht ausreichend Rechnung, da somit die Renditeerwartungen von börsennotierten Unternehmen herangezogen werden könnten. Die Verzinsung des eingesetzten Kapitals bundeseigener Infrastrukturunternehmen ist vielmehr am Daseinsvorsorgeauftrag der Eisenbahninfrastruktur auszurichten. Denn die Verzinsung stellt den wesentlichen Treiber der Infrastrukturkosten der DB-EIU dar.

Der Bund gewährleistet nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes, dass bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes dem Allgemeinwohl Rechnung getragen wird. Er finanziert Ausbau und Erhalt der Infrastruktur in hohem Maße. Durch das grundgesetzlich fixierte mehrheitliche Eigentum des Bundes können bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen Fremdkapital zu sehr günstigen und erheblich besseren Konditionen als sonstige EIU aufnehmen. Diese Sonderstellung sowie der öffentliche Auftrag der bundeseigenen Eisenbahnen sind bei der Bemessung einer angemessenen Verzinsung in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Wegen der genannten Unterschiede zwischen den EIU des Bundes und den sonstigen EIU verbietet es sich – wie der Regierungsentwurf es vorsieht –, für alle Betreiber der Schienenwege und alle Betreiber der Personenbahnhöfe einen einheitlichen Zinssatz festzulegen.

Die BNetzA sollte im Rahmen der Festlegung nach Absatz 3 zur Verfahrensökonomie vergleichbare Gruppen von EIU bilden können.

Vk 11. Zu Artikel 1 (§ 38 ERegG)

In Artikel 1 ist § 38 wie folgt zu ändern:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

"(2) Die Infrastrukturkosten sind angemessen um Gewinne aus nicht regulierten Leistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu mindern, wenn diese ohne die regulierten Leistungen nicht oder nicht im gleichen Umfang anfallen würden. Die Bundesnetzagentur ist befugt, beim Unternehmen alle erforderlichen Unterlagen über die nicht regulierten Leistungen anzufordern. Die Bundesnetzagentur kann von Amts wegen eine Entscheidung über den Umfang der Berücksichtigung von Gewinnen aus nicht

regulierten Leistungen auf die Infrastrukturkosten treffen. Dabei ist insbesondere der Umfang der öffentlichen Finanzierung zu berücksichtigen."

Begründung:

Gewinne, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in nicht regulierten Leistungen erzielen, die jedoch in sachlichem Zusammenhang mit den regulierten Leistungen bestehen, sind bei der Preisbildung für die Infrastrukturnutzung angemessen zu berücksichtigen. Gewinne, die Infrastrukturbetreiber beispielsweise auf Grund der Vermietung von Verkaufsflächen an Stationen erwirtschaften, sollten zu einem Teil an Eisenbahninfrastruktur zurückfließen, die sie erst ermöglicht. Im Falle der Stationen und Empfangsgebäude sind die Erlöse maßgeblich durch die Frequentierung der Fahrgäste von dort haltenden Eisenbahnverkehren (eigenwirtschaftlicher Fernverkehr und von den Aufgabenträgern des SPNV bestellter Verkehr) bestimmt. In der Ökonomie spricht man hierbei von positiven externen Effekten, die (wie im negativen Sinne die externen Kosten) den Verursachern zugutekommen sollen (bei externen Kosten anzulasten sind). Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Besteller der Verkehrsleistungen sollten deshalb dann über eine angemessene Berücksichtigung der Gewinne aus Vermietung und Verpachtung bei der Bemessung der Infrastrukturnutzungsentgelte an den durch die Verkehrsleistungen wesentlich bestimmten Erlösen partizipieren.

Die Einfügung des § 38 Absatz 2 verpflichtet Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber der Bundesnetzagentur, diese auf Verlangen umfangreich über die nicht regulierten Leistungen zu informieren. Kommt die Bundesnetzagentur zu der Einschätzung, dass die Gewinne des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus der nicht regulierten Leistung ohne die regulierten Leistungen nicht oder nicht im gleichen Umfang anfallen würden, kann die Bundesnetzagentur einen angemessenen Anteil des Gewinns bei den Infrastrukturkosten kostenmindernd zum Ansatz bringen. Dabei sind der Umfang von öffentlichen Zuschüssen bei der Bereitstellung der Infrastruktur sowie der Umfang gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen, die für die Gewinne aus den nicht regulierten Leistungen ursächlich sind, zu berücksichtigen.

Mit der vorgesehenen Regelung wird nicht nötig, die nicht regulierten Leistungen (z. B. Vermietung von Verkaufsflächen an Stationen) kosten- und erlös-wirksam mit den regulierten zu verquicken, das heißt es wird kein so genannter Single-Till Ansatz gewählt. Damit werden aufkommensstarke Standorte gegenüber Stationen im ländlichen Raum hinsichtlich der Kostenbelastung nicht bevorzugt. Die Abschöpfung erfolgt erst auf Basis eines festgestellten Gewinns einer nicht regulierten Leistung.

Vk 12. Zu Artikel 1 (§ 39 Absatz 1 Satz 4 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist in § 39 Absatz 1 nach Satz 3 folgender Satz 4 einzufügen:

"Gesetzliche Verpflichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit, bestehende Verträge zur Sicherung von Arbeitsplätzen sowie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht beeinflussbare Kosten sind bei der Bemessung des Preispfades zu berücksichtigen."

Folgeänderung:

In Artikel 1 ist § 42 zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht vertretbar, die in § 42 genannten Kosten generell von der Anreizregulierung auszunehmen. Auch wenn es sich um gesetzliche Verpflichtungen oder Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit handelt, können die Aufwendungen hierfür effizient oder weniger effizient sein. Da nahezu alle betrieblichen und investiven Aufwendungen direkt oder indirekt der Sicherheit dienen, würde der in § 42 vorgesehene weitgefassete Ausnahmetatbestand die vom Gesetzgeber intendierte Anreizregulierung und Effizienzsteigerung unterhöhlen. Statt der im Gesetzentwurf in § 42 vorgesehenen Ausnahmetatbestände wird in § 39 auf die Notwendigkeit zur Berücksichtigung verschiedener unabweisbarer Maßnahmen ausdrücklich hingewiesen.

Vk 13. Zu Artikel 1 (§ 41 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 41 Absatz 2 Satz 2 nach dem Wort "wird" die Wörter "insbesondere die Nutzungsintensität und darüber hinaus" einzufügen.

Begründung:

Die Aufschläge auf die Grenzkosten sollen gleichzeitig ökonomisch sinnvoll und praktikabel bestimmt und angewendet werden können. Europarechtskonform sollten die Aufschläge so gebildet werden, dass die Verkehrsleistungen

des Güterverkehrs, des Personennah- und -fernverkehrs einen im Verhältnis zur Nutzungsintensität (gemessen an Häufigkeit der Nutzung und Betriebsleistungen) angemessenen Anteil der Gemeinkosten tragen. Die Festlegung der Nutzungsintensität als entscheidendes Kriterium zur Schlüsselung der Gemeinkosten (Fixkosten) ermöglicht eine verursachungsgerechte Verteilung der Gemeinkosten. Nur wenn hierdurch Wettbewerbsverzerrungen entstünden, sollte ergänzend hierzu die Markttragfähigkeit über die Preishöhe entscheiden. Insbesondere mittelständischen Betreibern von Schienenwegen und Personbahnhöfen dürfte es kaum möglich sein, ihre Preise anhand der Markttragfähigkeiten der einzelnen Verkehrsleistungen zu kalkulieren. Die Bestimmung anhand der Nutzungsintensität ist das handhabbarere und damit praxistauglichere prioritäre Instrument.

Vk 14. Zu Artikel 1 (§ 41 Absatz 2 Satz 3 und 4 - neu - ERegG)

In Artikel 1 sind dem § 41 Absatz 2 folgende Sätze anzufügen:

"Die Markttragfähigkeit ist danach zu beurteilen, in welchem Umfang auf kommerzieller Basis Infrastrukturnutzungsentgelte erwartbar sind. Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bleiben bei der Beurteilung außer Betracht."

Begründung:

Der relevante Markt zur Beurteilung der Tragfähigkeit bestimmter Netznutzungsentgelte ist stets der kommerzielle Markt, auf dem schienenbezogene Gütertransport- oder Personenbeförderungsleistungen angeboten werden.

Bei einer Erhöhung der Netznutzungsentgelte als Kostengröße werden die Transport- bzw. Beförderungsunternehmen stets prüfen müssen, ob sie die Kostenerhöhung als Preiserhöhungen an ihre Kunden weitergeben. Bei einer preiselastischen Nachfrage wird dieses nur sehr begrenzt oder gar nicht möglich sein. Sollte in diesem Sinne absehbar sein, dass die Nachfrage auf Grund der Preiserhöhung einbrechen würde, so wären höhere Netznutzungsentgelte in diesem Markt oder Marktsegment nicht tragbar.

Aus öffentlichen Mitteln geleistete Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen müssen bei der Beurteilung der Markttragfähigkeit außer Betracht bleiben.

Zum einen ist die Belastbarkeit öffentlicher Haushalte mit Ausgaben für die Zwecke der Schieneninfrastrukturnutzung keine Frage der Markttragfähigkeit. Vielmehr greift die öffentliche Hand über die Aufgabenträger in einen Markt ein, der die im öffentlichen Interesse erforderlichen Angebote auf kommerzieller Basis gerade nicht hervorbringen kann (vgl. Erwägungsgrund 5 der

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates). Die Kofinanzierung dieser Angebote durch die öffentliche Hand ist gerechtfertigt, weil die markttragfähigen Kosten der im öffentlichen Interesse erforderlichen Verkehre bereits überschritten sind. In dieser Konstellation ist daher per se kein Markt vorhanden, der weitere Kosten tragen könnte.

Zum anderen ist zu bedenken, dass die Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand für gemeinwirtschaftliche Verkehre auf das notwendige Maß beschränkt werden sollen, um den Markt nicht mehr als unbedingt notwendig zu verfälschen (vgl. Erwägungsgrund 34 der vorgenannten Verordnung). Dieses wäre nicht gewährleistet, wenn der Ausgleichsbedarf mit dem Argument der Markttragfähigkeit öffentlicher Haushaltsmittel willkürlich erhöht werden könnte, denn dann würden in anderen Segmenten des Schienenverkehrsmarktes vergünstigte Netznutzungsentgelte durch den SPNV indirekt subventioniert.

Vk 15. Zu Artikel 1 (§ 41 Absatz 5 ERegG)

In Artikel 1 ist § 41 Absatz 5 wie folgt zu fassen:

"(5) Die Bundesnetzagentur kann zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ausnahmen von der hier vorgesehenen Regulierung definieren, wenn diese Schienenwege oder andere Eisenbahninfrastrukturen betreiben, die nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist."

Begründung:

Die Änderung dient in Anlehnung an die Befreiungstatbestände der §§ 9 und 9a AEG der Konkretisierung der Maßstäbe, an denen die Bundesnetzagentur ihr Ermessen bei Befreiung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Regulierung auszurichten hat.

Vk 16. Zu Artikel 1 (§ 43 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist § 43 Absatz 1 Satz 3 zu streichen.

Begründung:

Es besteht kein Erfordernis für den Ausschluss der Billigkeitskontrolle. Die rein öffentlich-rechtliche Wirkung der Genehmigung der Entgelte durch die Bundesnetzagentur ist auf das Verhältnis der Genehmigungsbehörde zum Betreiber von Schienenwege beziehungsweise von Personenbahnhöfen beschränkt. Daneben besteht ein privates Rechtsverhältnis zwischen dem jeweiligen Betreiber und dem Nutzer. Zur Wahrung eines effektiven Rechtsschutzes der sich aus diesem Verhältnis ergebenden Rechte bedarf es des Weges über das Bürgerliche Recht.

Dieser Weg ist, wie höchstrichterlich (BGH-Urteil vom 15. Mai 2012, EnZR 105/10, Rz. 26-29) bereits festgestellt wurde, für den effektiven Rechtsschutz der Netz- bzw. Trassennutzer schon deswegen unabdingbar, weil diese regelmäßig keine Möglichkeit haben, am regulierungsbehördlichen Verfahren der Entgeltgenehmigung förmlich beteiligt zu sein und ihre Rechte dort entsprechend wahrzunehmen.

Es besteht außerdem auch kein praktisches Erfordernis für den Ausschluss der Billigkeitskontrolle, da die Entgeltgenehmigung "ein gewichtiges Indiz für die Billigkeit und Angemessenheit der genehmigten Entgelte" (Ebd., Rz. 36) ist. Der Netz(- beziehungsweise Trassen)nutzer ist demnach zunächst einmal in der Pflicht, dieses Indiz zu erschüttern, was ihm nur schwer gelingen dürfte. Der BGH hat damit in seiner Entscheidung derart hohe Hürden für die Kontrolle anhand von § 315 BGB aufgestellt, dass Billigkeitsklagen gegen genehmigte Entgelte in der Zukunft sehr selten bleiben werden.

Es spricht daher erst recht nichts dagegen, potenziell geschädigten Nutzern zumindest die Möglichkeit zu belassen, die Kosten und Mühen einer Klage gegen fehlerhaft zustande gekommene Entgelte auf sich zu nehmen und damit gerade dazu beizutragen, dass die Ziele des Regulierungsrechts erreicht werden können.

Eine Zersplitterung der Rechtsprechung in Entgeltfragen droht bereits aus faktischen Gründen deswegen nicht, weil im Regelfall sowohl bei Klagen nach dem Regulierungsrecht als auch bei solchen nach dem BGB die Zuständigkeit bei den Kartellsenaten liegt, so dass eine in ihren Argumentationslinien und Wertungen einheitliche Entscheidungspraxis zu erwarten ist.

Schützenswerte Interessen der Trassenbetreiber, die gegen eine Billigkeitskontrolle sprechen könnten, sind nicht ersichtlich. Sie werden durch die Rechtsprechung des BGH, die der Genehmigung eine starke Indizwirkung beimisst, gegenüber sonstigen im Zivilrechtswege Beklagten bereits deutlich privilegiert.

Auch ein Vergleich mit einem anderen regulierten Wirtschaftsbereich spricht dafür, die Billigkeitskontrolle beizubehalten. Das System der Entgeltgenehmigung im ERegG würde dann demjenigen bei Energie folgen, das sich seit Jahren bewährt hat. Die Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB wird dort nicht ausgeschlossen. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine entsprechende Forderung von den Netzbetreibern in diesem Wirtschaftsbereich erhoben wurde beziehungsweise wird. Ein Grund dafür, im Eisenbahnregulierungsrecht hiervon abzuweichen, ist nicht ersichtlich.

Vk 17. Zu Artikel 1 (§ 44 Absatz 5 - neu - ERegG)

In Artikel 1 ist § 44 wie folgt zu ändern:

a) Nach Absatz 4 ist folgender Absatz 5 einzufügen:

"(5) Eine mangelnde Markttragfähigkeit im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr darf nicht zu höheren Nutzungsentgelten im Schienenpersonennahverkehr führen."

b) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

Begründung:

Bei einer Quersubventionierung des Personenfern- und Güterverkehrs zulasten des SPNV würden die gesetzlich für den SPNV zweckgebundenen öffentlichen Mittel der Länder zweckfremd Verwendung finden und der SPNV geschwächt werden. Eine fehlende Markttragfähigkeit im Personenfern- und Güterverkehr wäre durch den Bund auszugleichen.

Vk 18. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 3 ERegG)

In Artikel 1 ist § 45 Absatz 3 wie folgt zu ändern:

a) Satz 3 ist durch folgende Sätze 3 und 4 zu ersetzen.

"Die Differenzierung hat wirksame und ausreichende Anreize für die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine ohne Einschränkungen zugelassene lärmmindernde Bremstechnik zu setzen. Sie soll darüber hinaus in mindestens einer weiteren Stufe Anreize für die Anwendung weiterer lärmmindernder Technologien setzen und sich auch auf Lokomotiven erstrecken."

b) Der bisherige Satz 4 wird Satz 5.

c) Folgende Sätze 6 und 7 werden angefügt:

"Die Verpflichtung nach Satz 2 gilt nicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einem zusammenhängenden Streckennetz von weniger als 100 Kilometer Länge. In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Eisenbahnaufsichtsbehörde weitere Ausnahmen zulassen."

Begründung:

Die Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte nach Lärmauswirkungen des Schienengüterverkehrs war bereits mehrfach in Beschlüssen des Bundesrates gefordert worden. Sie hat zum Ziel, den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und die Umrüstung lauter Bestandswagen auf lärmarme Techniken, insbesondere lärmarme Verbundstoffbremsen, zu fördern. Zu dem Zweck ist es ausreichend, wenn große Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet werden, die preisliche Differenzierung vorzunehmen. Aufgrund niedriger Fahrleistungen in kleinen Netzen würde eine Preisdifferenzierung dort keinen Anreiz zur Umrüstung oder Fahrzeugerneuerung auslösen. Der Mehraufwand zur Differenzierung des Trassenpreissystems und zur gesonderten Erfassung lauter und leiser Wagen ist für kleine Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverhältnismäßig und ohne nennenswerten Effekt.

Die Anreizwirkung muss verfügbare Technologien wirksam umfassen. Die Differenzierung für die Pflichtleistungen (Trassenpreise) im Schienengüterverkehr soll so ausgestaltet werden, dass mit dem Anreiz das Ziel einer Lärmhalbierung bis 2020 sicher erreicht wird. Sie hat für alle Güterwagen zu gelten, die auf dem pflichtigen Netz eingesetzt werden und auch neue leise Güterwagen umfassen. Die Möglichkeiten der Lärmreduzierung an Fahrzeugen sind mit dem Einsatz lärmarmen Bremsen bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Die gesellschaftliche Anforderung geht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik weiter. Deshalb braucht es zusätzliche Anreize für eine weitergehende Lärmreduzierung. Diese sollen auch Lokomotiven erfassen. Zur näheren Ausgestaltung der Differenzierung soll von der Verordnungsermächtigung nach § 70 Absatz 2 Gebrauch gemacht werden.

- U 19. Zu Artikel 1 (§ 45a - neu -,
§ 70 Absatz 2a - neu -,
§ 71 Absatz 1a - neu - ERegb)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach § 45 ist folgender § 45a einzufügen:

"§ 45a

Betrieb auf Schienenwegen im Bereich von empfindlichen Gebieten

(1) Auf Haupteisenbahnstrecken, die durch reine, allgemeine und besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Sondergebiete, die der Erholung dienen, Kur- und Klinikgebiete und Gebieten für die Fremdenbeherbergung nach den §§ 2, 3, 4, 4a, 10 und 11 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung sowie durch Gelände von Krankenhäusern und Pflegeanstalten, Schulen, Kurheimen oder Altenheimen führen oder daran angrenzen, dürfen ab dem 31. Dezember 2020 zwischen 22 Uhr und 6 Uhr nur Lokomotiven und Güterwaggons betrieben werden, die die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems ("TSI Noise") - Beschluss der Kommission vom 4. April 2011 (2011/229/EU) betreffend umgerüstete Fahrzeuge erfüllen. Ausgenommen sind historische Fahrzeuge sowie Bau- und Hilfsfahrzeuge. Satz 1 gilt nicht für Streckenabschnitte, auf denen die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung durch andere Maßnahmen eingehalten werden.

(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Gebiete und Einrichtungen ergibt sich aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Absatz 1 gilt auch für sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Gebiete und Einrichtungen sowie Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sofern sie hinsichtlich ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung oder ihrer Schutzbedürftigkeit den in Absatz 1 genannten entsprechen.

(3) Die zuständige Behörde kann für Strecken und Fahrzeuge Ausnahmen von den Einschränkungen des Absatzes 1 zulassen, wenn dies unter Abwägung öffentlicher und privater Belange sowie unter Berücksichtigung anderweitiger Lösungsmöglichkeiten erforderlich ist und der Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen ausreichend sichergestellt ist. Der Zulassung bedarf es nicht, wenn der Betrieb im Einzelfall zur Abwendung von Gefahren für Mensch, Umwelt oder Sachgüter erforderlich ist. Der Betreiber hat die zuständige Behörde über den Betrieb zu unterrichten. Von Amts wegen können im Einzelfall Ausnahmen von den Einschränkungen des Absatzes 1 zugelassen werden, wenn dies zur Abwendung einer Gefahr für die Allgemeinheit oder im sonstigen öffentlichen Interesse erforderlich ist."

b) In § 70 ist nach Absatz 2 folgender Absatz 2a einzufügen:

"(2a) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung zu bestimmen, wie der Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen bei Ausnahmen nach § 45a Absatz 3 Satz 1 sicherzustellen ist, insbesondere durch die Festsetzung von Lärmkontingenten und die Durchführung von baulichem Schallschutz."

c) In § 71 ist nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 45a Absatz 1 Lokomotiven oder Güterwaggons unzulässigweise betreibt oder betreiben lässt,
2. entgegen § 45a Absatz 3 Satz 3 die zuständige Behörde nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet."

Begründung:

§ 45 Absatz 3 des vorliegenden Entwurfs eines Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) sieht vor, dass die Wegeentgelte des Schienengüterverkehrs nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren sind. Diese Differenzierung soll Anreize für die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine Lärm mindernde Bremstechnik setzen. Die Ausgestaltung der Preisdifferenzierung obliegt hierbei dem Eisenbahnsektor. In der Begründung wird dargelegt, dass mit der Regelung die Erwartung verknüpft ist, dass alleine die Marktmechanismen zum zeitnahen und effizienten Erreichen der angestrebten Ziele, nämlich der Umrüstung aller Güterwagen auf lärmarme Bremstechnik, führen.

Es ist das erklärte Ziel der Bundesregierung und der Bahn als Eisenbahnunternehmen und Netzbetreiber, die Lärmbelästigung im Schienenverkehr bis 2020 um 50 Prozent zu vermindern. Dies entspricht einer Absenkung des Lärmpegels um 10 dB(A). Um eine solche Absenkung beim Schienengüterverkehr an der Quelle zu erreichen, müssen ca. 80 Prozent der Güterwagen mit lärmarmer Bremstechnik ausgerüstet sein.

In der Eckpunktevereinbarung zwischen dem BMVBS und der Deutschen Bahn AG zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems vom 5. Juli 2011 wurde als gemeinsames Ziel festgelegt, dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren. In diesem Zusammenhang wird auch die Bekanntgabe ordnungsrechtlicher Maßnahmen angekündigt.

Um die Erfüllung dieses Ziels sicherzustellen und dem Eisenbahnsektor auch zur Rechts- und Planungssicherheit aufzuzeigen, nach welcher Übergangszeit laute Wagen nicht mehr zum Einsatz kommen sollen, wird in Ergänzung zu der lärmbezogenen Entgeltregelung mit der vorliegenden Änderung eine ordnungsrechtliche Komponente in Form einer Betriebsregelung für laute Lokomotiven und Güterwagen eingeführt.

Der Fahrplan, nachdem der Bund ordnungsrechtliche Maßnahmen angekündigt hat, geht bis Ende 2020, daher soll die Regelung ab dem 31. Dezember 2020 greifen.

Die Betriebsbeschränkungen werden auf empfindliche Gebiete beschränkt, um eine europarechtskonforme Regelung sicherzustellen. Haupteisenbahnstrecken sind Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr.

Ein Durchfahrtsverbot ohne eine Gebietseinschränkung würde EU-rechtlich dem freien Güterwagenverkehr zuwiderlaufen. Die Gebietseinschränkung für Durchfahrtsverbote ist dagegen EU-rechtlich anerkannt wie auch bei der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV).

An hochbelasteten Schienenstrecken für Güterverkehr befinden sich unmittelbar angrenzende Wohngebiete und z. B. Alten- und Pflegeheime.

Die durch die Bundesrepublik Deutschland führende hochbelastete Hauptgüterverkehrsstrecke Genua - Rotterdam ist gekennzeichnet durch extrem hohe Mittelungs- und Spitzenpegel. So liegen beispielsweise die nächtlichen Mittelungspegel zwischen 70 und 80 dB(A), die Spitzenpegel erreichen regelmäßig mehr als 100 dB(A). Mit der vorgeschlagenen Regelung eines nächtlichen Durchfahrtsverbots für nicht umgerüstete Güterzüge können die Mittelungspegel um bis zu 10 dB(A) gesenkt werden.

Sofern im Einzelfall auf Grund besonderer Umstände erforderlich und mit dem Schutzzweck der Regelung vereinbar, sind per Gesetz, von Amts wegen oder auf Antrag Ausnahmen von den Betriebsregelungen möglich. Ausnahme genehmigungen sind sofern erforderlich mit geeigneten Nebenbestimmungen zum Betrieb zu versehen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Durch die Regelung in § 70 Absatz 2a - neu - wird der Bund ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, wie der Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen bei Ausnahmen sichergestellt werden kann.

Es wird seitens BVBS/Bahn davon ausgegangen, dass von der Umrüstung 180 000 Güterwagen betroffen sind, die Gesamtkosten belaufen sich auf über 300 Mio. Euro.

Wi 20. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 2 Satz 1 und 3 ERegG)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3)

In Artikel 1 sind in § 52 Absatz 2 die Sätze 1 und 3 zu streichen.

Begründung:

Die nationale Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor muss gemäß Artikel 55 des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung); COM(2010) 475 final - so genannte "Recast" - (vgl. BR-Drucksache 564/10) eine eigenständige Behörde sein, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Eine Aufsicht ist dementsprechend auf die Dienstaufsicht zu beschränken.

Vk
Wi 21. Zu Artikel 1 (§ 54 Absatz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 54 Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Die einzurichtenden Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gebildet."

Begründung:

Die Bundesnetzagentur ist nach dem Gesetz über die Bundesnetzagentur eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, das insofern auch die Dienst- und Fachaufsicht ausübt. Sonderregelungen für eine Übertragung der Fachaufsicht an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind nicht sachgerecht. Dienstaufsicht und Fachaufsicht sollten ungeteilt beim Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie liegen. Insbesondere auf Grund

der starken natürlichen Monopolstellung der Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn AG ist es erforderlich, dem Ministerium, das für die gesellschaftsrechtliche Steuerung der Bundeseigentümerstellung an der Deutschen Bahn AG zuständig ist, nicht auch die Fachaufsicht über den Eisenbahnbereich der Bundesnetzagentur nach § 52 Absatz 2 ERegG und die Entscheidung über die Einrichtung der Beschlusskammer nach § 54 Absatz 2 ERegG zu übertragen.

Vk
R

22. Zu Artikel 1 (§ 66 Absatz 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 66 Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Im Falle des § 54 sind die Berufung gegen ein Urteil und die Beschwerde nach der Verwaltungsgerichtsordnung oder nach dem Gerichtsverfassungsgesetz gegen eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichts ausgeschlossen. Das gilt nicht für die Beschwerde gegen den Beschluss nach § 65 Absatz 5, die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision nach § 135 in Verbindung mit § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung und die Beschwerde gegen Beschlüsse über den Rechtsweg nach § 17a Absatz 2 und 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes. Auf die Beschwerde gegen die Beschlüsse über den Rechtsweg findet § 17a Absatz 4 Satz 4 bis 6 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung."

Begründung:

Grundsätzlich bilden die Regelungen der §§ 65 bis 67 ERegG die Regelungen der §§ 137 bis 139, § 35 Absatz 5 Telekommunikationsgesetz (TKG) nach. Das ist sinnvoll, da die Regulierung beider Bereiche inhaltlich vergleichbare Probleme aufweist und beide Regulierungsbereiche bei der Bundesnetzagentur angesiedelt sind. Insoweit ist anerkannt, dass eine Vereinheitlichung der Regelungen verschiedener Regulierungsbereiche - auch und gerade der Regelungen zum gerichtlichen Verfahren - geboten ist (Ziffer 23 der Beschlüsse des Sechsendsechzigsten Deutschen Juristentags 2006 in der Abteilung "Öffentliches Recht", Verhandlungen des Sechsendsechzigsten Deutschen Juristentags, 2006, Bd. II 1, O 149). Von dieser gebotenen und in weiten Teilen des ERegG auch durchgeführten Vereinheitlichung weicht § 66 Absatz 4 ERegG indes ab: Statt wie in § 137 Absatz 3 TKG die erstinstanzliche Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte beizubehalten und den Rechtszug dadurch zu verkürzen, dass Berufung und Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht ausgeschlossen werden, wird die erstinstanzliche Zuständigkeit auf die Oberverwaltungsgerichte verlagert.

Die seitens der Bundesregierung hierzu angeführte Begründung - die Wahrung einer hohen fachlichen Kontinuität bei dem Oberverwaltungsgericht – überzeugt nicht. Die umfangreichste fachliche Kontinuität liegt derzeit bei dem Verwaltungsgericht Köln. Denn dieses entscheidet auf Grund mündlicher Verhandlung über alle Fälle der Bahnregulierung.

Überdies können nur bei dem Verwaltungsgericht Köln Synergieeffekte nutzbar gemacht werden: Der Gesetzgeber hat mit § 137 Absatz 3 TKG den erstinstanzlichen Rechtsschutz gegen Regulierungsentscheidungen in dem praktisch wichtigsten Regulierungsfeld - der Telekommunikation - allein dem Verwaltungsgericht Köln zugewiesen; Berufung und Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht sind ausgeschlossen. Ein - gerade im übergreifenden Regulierungsrecht wichtiger - Erfahrungsaustausch über den konkreten Regulierungsbereich hinaus ist aber nur möglich, wenn das Verwaltungsgericht Köln auch für die bahnrechtlichen Regulierungsverfahren zuständig bleibt.

R 23. Zu Artikel 1 (§ 67 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist § 67 wie folgt zu ändern:

- a) In der Überschrift sind die Wörter "Benachrichtigung und" zu streichen.
- b) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

"(1) Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz ergeben, gilt § 90 Absatz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Dies gilt auch, wenn die Entscheidung eines Rechtsstreits ganz oder teilweise von einer Entscheidung abhängt, die nach diesem Gesetz zu treffen ist. An die Stelle des Bundeskartellamtes und seines Präsidenten oder seiner Präsidentin treten die Bundesnetzagentur und ihr Präsident oder ihre Präsidentin."

Begründung:

Die nach der Begründung dem § 139 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) entsprechende Regelung der Mitteilungspflicht der Gerichte und des Beteiligungsrechts der Bundesnetzagentur in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten sollte nicht aus einer Wiedergabe des Wortlauts des § 90 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen bestehen.

Die Formulierung sollte vielmehr dem § 139 TKG im Wortlaut nachgebildet werden.

U 24. Zu Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe 0a - neu - (§ 5a Absatz 2a - neu - AEG),
Nummer 12 Buchstabe 0a - neu -, (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 AEG)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 4 ist folgender Buchstabe 0a voranzustellen:

'0a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden können gegenüber den Eisenbahnen Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Geräusche, Erschütterungen und Luftverunreinigungen treffen." '

b) In Nummer 12 ist folgender Buchstabe 0a voranzustellen:

'0a) In Nummer 1 werden nach dem Wort "Technik" die Wörter ", nach den Erfordernissen zum Schutz der Umwelt" eingefügt.'

Begründung:

Der Bundesrat hatte in seiner 882. Sitzung am 15. April 2011 eine Entschlie-ßung zum Bahnlärm gefasst, die u. a. eine Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allge-meinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen vorschlug (BR-Drucksache 151/11 (Beschluss), Ziffer 5).

Im Rahmen des 7. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde durch den Bundesrat abermals eine Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-bundesamts bei übermäßigem Bahnlärm gefordert. Das Bundesverkehrsminis-terium hatte daraufhin bereits im Januar 2012 eine Prüfung der angeregten Re-gelung zur Anordnungsbefugnis zugesagt. Da bislang kein Ergebnis über eine solche Prüfung vorgelegt wurde, ist eine erneute Befassung des Bundesrates er-forderlich.

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gegenwärtig im Wesentlichen auf Verkehrs-, Wettbewerbs- und Sicherheitsaspekte beschränkt. Im Unterschied zum übrigen Verkehrsrecht enthält das AEG keine Anfor-derungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltberei-chen.

Die Geltung anderer Rechtsvorschriften, etwa des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), heilt dieses Defizit nicht, so dass bei dem bestehenden hohen Sanierungsbedarf u. a. im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes und der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder unabdingbar notwendig ist.

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 26 wird es ermöglicht, Rechtsverordnungen zum Umweltschutz zu erlassen. Der Umweltschutz ist zwar im ersten Satzteil des § 26 Absatz 1 Satz 1 AEG angesprochen, ohne dass er aber in der abschließenden Auflistung bestimmter Regelungsmaterien (Nummern 1 bis 18) wieder auftaucht. Von daher können Umweltschutzaspekte bisher nur im Zusammenhang mit den aufgeführten Regelungsmaterien berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist aber auch eine explizite Verordnungsermächtigung zum Schutz der Umwelt erforderlich, auf deren Grundlage gezielt entsprechende Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen geregelt werden können.

Vk 25. Zu Artikel 2 Nummer 6 (§ 9c AEG)

In Artikel 2 Nummer 6 ist § 9c wie folgt zu fassen:

"§ 9c Überwachung der Entflechtungsvorschriften

Die Einhaltung der §§ 8 bis 9a wird vorbehaltlich der Regelungen des § 9 Absatz 1e und des § 9a Absatz 5 von der Bundesnetzagentur überwacht."

Begründung:

Die Vorgaben der §§ 9 und 9a gelten nur insoweit, als die zuständigen Genehmigungsbehörden keine Befreiungen nach § 9 Absatz 1e und § 9a Absatz 5 erteilt haben. Dies sind nach § 5 AEG das Eisenbahn-Bundesamt beziehungsweise die eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbehörden der Länder. Der Gegenstand der Überwachung der Einhaltung der §§ 8 bis 9a durch die Bundesnetzagentur ist dementsprechend begrenzt. Er umfasst auch nicht die Entscheidungen der Genehmigungsbehörden selbst.

Vk 26. Zu Artikel 2 Nummer 8 (§ 12 Absatz 3 Satz 2 AEG)

In Artikel 2 ist Nummer 8 wie folgt zu fassen:

'8. § 12 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 werden die Wörter "zu Gunsten" durch die Wörter "zu Ungunsten" ersetzt.'
- b) Folgender Satz wird angefügt:

"Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten."

Begründung:

Bei Anträgen auf Genehmigung von Beförderungsbedingungen ist es von Wichtigkeit, dass Bestimmungen besonders geprüft werden, die von der EVO zu Ungunsten der Reisenden abweichen. Abweichungen, die zu Gunsten der Reisenden gelten sollen, sind in aller Regel nicht kritisch. Die vorgeschlagene Änderung entspricht einem früheren Beschluss des Bundesrates, der – wohl irrtümlich – vom Bundestag geändert wurde.

Vk 27. Zu Artikel 2 Nummer 10 (§ 14 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 AEG)

In Artikel 2 Nummer 10 ist in § 14 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 nach dem Wort "gesamten" das Wort "öffentlichen" einzufügen.

Begründung:

Die Schaffung eines Katasters über die Infrastruktur aller Betreiber von Schienenwegen wird nicht in Frage gestellt. Allerdings sollten die Katasterinhalte hinsichtlich der Infrastruktur von Werksbahnen auf die öffentliche Infrastruktur inklusive Darstellung der Anschlussweiche und die Daten des betroffenen Anschließers beschränkt werden. Eine Darstellung der vollständigen Infrastruktur, die regelmäßig auf privatem Werksgelände liegt, bedarf es nicht.

Vk 28. Zu Artikel 2 Nummer 10 (§ 14 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4, 5 und 6 - neu - AEG)

In Artikel 2 Nummer 10 ist § 14 Absatz 3 Satz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 4 ist das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 5 ist nach dem Wort "Feuerwehr" ein Komma einzufügen.
- c) Folgende Nummer 6 ist anzufügen:

"6. den Landespolizeibehörden und den Rettungsdiensten"

Begründung:

Neben der Bundespolizei und der Feuerwehr nehmen auch noch andere Behörden, die Polizeibehörden der Länder und die Rettungsdienste, Aufgaben wahr, die ein Auskunftsrecht zum Eisenbahninfrastrukturregister erfordern.

U 29. Zu Artikel 2 Nummer 10a - neu - (§ 14a AEG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 10 folgende Nummer 10a einzufügen:

'10a. § 14a wird wie folgt gefasst:

"§ 14a

Lärmmonitoring

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen führen nach Maßgabe der Aufsichtsbehörde an repräsentativen Punkten des Schienennetzes, insbesondere an Haupteisenbahnstrecken oder Strecken mit hohem Lärmpotenzial, zur Nachtzeit fortlaufende registrierende Messungen über die Entwicklung des Eisenbahnlärms durch (Lärmmonitoring). Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Aufsichtsbehörde regelmäßig vorzulegen und zu veröffentlichen." '

Folgeänderung:

In Artikel 2 Nummer 11 ist die Angabe "§§ 14a" durch die Angabe "§§ 14b" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist das gemeinsame Ziel von Bundesregierung und der DB AG als Eisenbahnunternehmen und Netzbetreiber, die Lärmbelastigung im Schienenverkehr bis 2020 gegenüber 2008 um 50 Prozent zu vermindern. Dies entspricht in etwa einer Absenkung des Lärmpegels um 10 dB(A).

Der Erfolg von Maßnahmen zur Bekämpfung des Lärms an der Quelle, wie eine flächendeckende Umrüstung von Güterwaggons auf lärmarme Bremssysteme kann nur prognostiziert werden und ist insbesondere davon abhängig, ob diese flächendeckend mit dem notwendigen Erfüllungsgrad eingeführt und entsprechende Betriebsregelungen auch von den Eisenbahnunternehmen beachtet werden.

Um den tatsächlichen Erfolg der Maßnahmen an der Quelle im Hinblick auf die gesteckten Ziele überprüfen und ggf. hieraus erforderliche ordnungsrechtliche Maßnahmen für die weitere Zukunft ableiten zu können, ist es daher erforderlich, ein repräsentatives Lärmmonitoring dauerhaft zu betreiben. Die Vorschrift ist angelehnt an die Regelung für ein Fluglärmmonitoring nach § 19a des Luftverkehrsgesetzes.

Das Monitoring obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eigentümer der Strecke. Um zu gewährleisten, dass die Messergebnisse und das zugrunde liegende Messkonzept geeignet sind, soll das Eisenbahnbundesamt als neutrale und übergeordnete Behörde eine Aufsichtsfunktion erhalten. Bei der Auswahl der Messpunkte können die Ergebnisse der Lärmkartierung an Haupt-eisenbahnstrecken nach § 47c BImSchG Berücksichtigung finden.

Die Pflicht zur Veröffentlichung der Messergebnisse dient der Transparenz.

Vk 30. Zu Artikel 2a - neu - (§ 25 DBGrG)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

'Artikel 2a

**Änderung des Gesetzes über die
Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft**

§ 25 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 307 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Wortlaut wird Absatz 1.
2. Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

"(2) Die Zuordnung zum jeweiligen Bereich richtet sich nach dem Gegenstand der Unternehmung. Besteht der Gegenstand der Unternehmung aus Leistungen nach § 2 Absatz 3 bis 3c AEG, wird das Unternehmen dem Bereich "Fahrweg" zugeordnet.

(3) Gewinne aus dem Bereich Fahrweg sowie der diesem zugeordneten Unternehmen dürfen nicht an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgeschüttet werden. Entgegenstehende Gewinnabführungsverträge nach § 291 Absatz 1 Aktiengesetz müssen bis zum 30. Juni 2013 beendet werden. § 58 Absatz 4 Aktiengesetz findet keine Anwendung in Bezug auf Tochtergesellschaften des Bereichs Fahrweg." '

Begründung:

In den letzten Jahren ist die DB AG dazu übergegangen, ihre Geschäftsfelder mit natürlichem Monopolcharakter - Fahrweg, Personenbahnhöfe und Energie - zu einträglichen Gewinnsäulen auszubauen. Diese Gewinne entstehen vornehmlich aus den Verkehrsvertragsentgelten des SPNV. Dieser trägt zwei Drittel der Trassenpreise und etwa 85 Prozent der Stationsentgelte. Die Gewinne der Infrastrukturunternehmen werden auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages zwischen der DB AG und ihren Infrastrukturtöchtern

de facto automatisch an die Holding transferiert und dort ohne Zweckbindung weltweit eingesetzt, z. B. für weltweite Unternehmenszukäufe in der Logistik. Zwar stellt im Gegenzug der Konzern den Infrastrukturgesellschaften Eigenmittel und Kreditmittel zur Verfügung, jedoch werden per Saldo der Infrastruktur erhebliche Mittel entzogen, trotz eklatanter Unterfinanzierung des Bedarfsplans. Dies muss zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland künftig unterbunden werden.

Die DB Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station & Service AG weisen seit Jahren steigende Gewinne von inzwischen über 900 Mio. Euro vor Steuern auf (Geschäftsberichte 2011). Die mittelfristige Finanzplanung der DB AG sieht für die DB Infrastrukturunternehmen eine Steigerung der Gewinne auf deutlich über eine Mrd. Euro vor Steuern vor. Diesen Gewinnen steht ein Investitionsverhalten gegenüber, das derzeit nicht ausreichend ist, um das Anlagevermögen im Infrastrukturbereich von ca. 23 Mrd. Euro dauerhaft zu erhalten. Auf der Basis der derzeit bestehenden Ergebnisabführungsverträge werden die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften automatisch an die Holding weiter gegeben und von dieser zur Finanzierung von Zukäufen und anderen Expansionsplänen verwendet. Letztlich führt dies dazu, dass vor allem die Länder als SPNV Aufgabenträger mit überhöhten Preisen für Trasse, Station und Energiedurchleitung belastet werden, ohne dass der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur ausreichend gesichert sind (siehe Erfahrungsbericht BMVBS und BRH zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung). Durch die vorgeschlagenen Ergänzungen soll dieser Gewinntransfer unterbunden werden.

Der Antrag nimmt damit die Forderung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, der eine Unterbindung einer unbeschränkten Gewinnabführung der EIU an die Holding fordert (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): "Neue strategische Ausrichtung der Bahnpolitik des Bundes").

Verschiedentlich wird vorgetragen, dass eine Gewinnabführung dazu führen würde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte steigen. Dies wird damit begründet, dass die DB Infrastrukturunternehmen in diesem Fall einen höheren Anteil an den Investitionen durch Eigenmittel (Gewinne) finanzieren würden. Da im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen investierte Eigenmittel der DB Infrastrukturunternehmen zu aktivieren und abzuschreiben sind, wird im Ergebnis eine Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte vermutet. Gegen diese Argumentationskette ist anzuführen, dass ein DB Infrastrukturunternehmen bei der Verwendung der Gewinne insbesondere zwei Möglichkeiten hat:

- entweder werden zusätzliche Eigenmittel konsumtiv zur Erhöhung der Aufwendungen für die Instandhaltung des Netzes verwendet, oder
- die DB Infrastrukturunternehmen setzen die realisierten Gewinne für Investitionen ein.

Eine deutliche Erhöhung der Instandhaltungsmittel wird von den Nutzern des Netzes und vom Bundesrechnungshof, zuletzt im "Gemeinsamen Bericht über

die Erfahrungen der ersten zwei Vertragsjahre 2008 und 2009 und Verbesserungspotenziale der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Erhaltung der Bundesschienenwege", seit langem gefordert. Zusätzliche Eigenmittel der DB Infrastrukturgesellschaften in Form von nicht aktivierungsfähigen Instandhaltungsaufwendungen sind hierfür dringend erforderlich, auch im Sinne einer langfristig kostenoptimierten Erhaltung des Netzes.

Erhöhte Aufwendungen wären in beiden Fällen bei der Festlegung der Nutzungsentgelte zu berücksichtigen. Die Nutzer hätten aber auch zusätzlichen Nutzen durch verbesserte Infrastrukturqualität (im Fall von zusätzlicher Instandhaltung oder Reinvestitionen in das Bestandsnetz) oder eine erhöhte Infrastrukturkapazität (im Fall von Investitionen in Neu- und Ausbau). Im Übrigen führt jeder Baukostenzuschuss des Bundes für den Neubau einer Strecke zu höheren Infrastrukturentgelten, weil die DB Infrastrukturunternehmen regelmäßig einen Eigenbeitrag an der Finanzierung solcher Projekte leisten, der wiederum die Abschreibungslast erhöht.

Unternehmerisch bekämen die DB Infrastrukturunternehmen bei einem erhöhten Eigenanteil auch größere Anreize, besonders in effiziente, kapazitätssteigernde Maßnahmen zu investieren. Entscheidend ist jedoch, dass die zusätzliche Investition von Eigenmitteln nur zu geringen Erhöhungen der Abschreibungen führen. Bei zusätzlichen Investitionen aus Eigenmitteln in Höhe von 500 Mio. Euro und einer unterstellten mittleren Nutzungsdauer von 20 Jahren würde der jährlich bei der Kalkulation der Trassenpreise ansatzfähige Abschreibungsbetrag um 25 Mio. Euro pro Jahr steigen. Dies bedeutete bei einer aktuellen Abschreibungslast der DB Netz AG von ca. 900 Mio. Euro eine Erhöhung der Abschreibungen um weniger als 3 Prozent. Im Verhältnis zu den gesamten über Trassenentgelte refinanzierten Kosten in Höhe von 4,16 Mrd. Euro würde dies in Mehrkosten von lediglich 0,6 Prozent resultieren (alle Werte für 2011). Diese Mehrkosten sind von dem resultierenden Mehrverkehr zu tragen, es resultiert ceteris paribus keine Erhöhung der Trassenpreise je Trassen-km. Die mit der Gewinnabführungskappung ermöglichte Stärkung der Eigenfinanzierung erhöht hingegen die Transparenz der Kosten der Eisenbahninfrastruktur und führt zu einer höheren Unabhängigkeit gegenüber der Mittelzuweisung durch den Bund.

Im DBGrG wird der bisherige § 25 Interne Gliederung um die neuen Absätze 2 und 3 ergänzt. Der bisherige Text des § 25 wird zu Absatz 1.

Zu § 25 Absatz 2

Im neuen Absatz 2 wird mit Verweis auf das Allgemeine Eisenbahngesetz definiert, welche Unternehmungen dem Fahrweg zuzuordnen sind. Damit werden diejenigen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG definiert, für welche die Bestimmungen des Absatz 3 gilt.

Zu § 25 Absatz 3

Die Regelung stellt sicher, dass die in den Infrastrukturbereichen erwirtschafteten Gewinne ausschließlich der Infrastruktur zu Gute kommen und nicht

der Finanzierung anderweitiger Tätigkeiten des Konzerns Deutsche Bahn AG dienen können. Sie entspricht insoweit auch den europäischen Vorgaben, die erfordern, dass öffentliche Gelder nicht vom Fahrwegbereich auf andere Bereiche im Konzern übertragen werden: Artikel 6 Absatz 1 RL 91/440/EWG. Neben den unmittelbar geleisteten Finanzhilfen des Bundes für die Bundesschienenwege, sowie weiterer Investitionshilfen von Ländern und Gemeinden für Investitionen in die Bundesschienenwege zählen zu den öffentlichen Mitteln auch die durch die Neubewertung des Anlagevermögens nach § 10 des Gesetzes entstandenen Vorteile, sowie die Infrastrukturnutzungsentgelte aus dem Schienenpersonennahverkehr.

Die direkte Gewinnausschüttung wird durch ein Ausschüttungsverbot belegt, insoweit wird von § 58 Absatz 4 AktG (Zuständigkeit der Hauptversammlung für Ausschüttungsentscheidungen) abgewichen. Der bestehende Gewinnabführungsvertrag ist gemäß § 296 Absatz 1 AktG zum Ende des Geschäftsjahres zu beenden.

Vk 31. Zu Artikel 3a - neu - (Inhaltsübersicht § 7a - neu -, §§ 8a und b - neu - BSWAG)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a einzufügen:

'Artikel 3a

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 7 werden folgende Wörter eingefügt:
"§ 7a Infrastruktur- und Zustandsbericht".
 - b) Nach der Angabe zu § 8 werden folgende Wörter eingefügt:
"§ 8a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
§ 8b Übertragung regionaler Netze und neue Betreibermodelle".

2. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

"§ 7a

Infrastruktur- und Zustandsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum 31. März einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastruktur- und Zustandsbericht) im Vorjahr vorzulegen. Der Infrastruktur- und Zustandsbericht ist im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(2) Der Infrastruktur- und Zustandsbericht hat Kenngrößen zu enthalten, die eine Messung und Bewertung der Qualitäts- und Zustandsentwicklung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes angemessen darstellen. Die Kenngrößen werden von Bund und Ländern gemeinsam erstmals bis zum 1. Januar 2015 entwickelt und im Bedarfsfall angepasst.

(3) Die Kenngrößen des Infrastruktur- und Zustandsberichts 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."

3. Nach § 8 werden die folgenden §§ 8a und 8b eingefügt:

"§ 8a

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege und der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege haben der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages abzuschließen.

(2) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat insbesondere folgende Inhalte zu regeln:

1. Laufzeit der Vereinbarung und Kündigungsregelungen,
2. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes in Abhängigkeit vom Infrastruktumfang,
3. Festlegung des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
4. Festlegung des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
5. Festlegung der buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sicher von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können,
6. Festlegung der Parameter des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sowie Stationen und Serviceeinrichtungen (Qualitätsparametern) und der entsprechenden Berichtsanforderungen und Kontrollmechanismen,
7. Sanktionsmechanismen für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Zustands- und Qualitätsziele durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften über den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für das Bestandsnetz zu erlassen.

§ 8b

Übertragung regionaler Netze und neue Betreibermodelle

Ab dem 1. Januar 2014 hat der Bund auf Verlangen eines Landes die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für ein regionales Teilnetz, auf dem überwiegend Schienenpersonennahverkehr des Landes verkehrt, zu kündigen. Die Verantwortung für Erhalt und Betrieb der betreffenden Infrastruktur (Infrastrukturbewirtschaftungsverantwortung) geht mit dem Wirksamwerden der Kündigung auf das Land über. Das Land erhält vom Bund die anteiligen Mittel nach § 8a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2. Das Land kann

gaben für Infrastrukturnutzungsentgelte an den Mitteln der Länder aus dem Regionalisierungsgesetz liegt bereits deutlich über 50 Prozent und droht weiter zu steigen. Daraus ist ein Qualitätsanspruch der Länder an die finanzierte Infrastruktur abzuleiten, der erst durch regionale beziehungsweise nach Strecken differenzierte Qualitätsparameter der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bewertbar wird.

Zu § 8a Absatz 1

Um dem Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz nachzukommen, stellt der Bund sicher, dass dem Allgemeinwohl mit dem Erhalt der Eisenbahninfrastruktur Rechnung getragen wird. Die Erfordernis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ergibt sich auch aus der RL 2001/14/EG Artikel 6 Absatz 2 bis 5. Insbesondere Absatz 3 bestimmt den Ausgleich zwischen Finanzierung durch den Gewährleistungsträger und die Erfüllung von zu bestimmenden Qualitätszielen durch den Infrastrukturbetreiber.

Zu § 8a Absatz 2

Zur Verbesserung der Anreizwirkung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung könnte die nach § 8a Absatz 2 von der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassende Rechtsverordnung insbesondere folgende Elemente beinhalten:

1. Laufzeit der Vereinbarung und Kündigungsregeln:

Die Laufzeit beträgt mindestens fünf Jahre und wird 15 Jahre nicht übersteigen. Nach einer Laufzeit von zwei Jahren ist die LuFV unter Beteiligung der Länder zu überprüfen und im Bedarfsfall anzupassen. Dies gilt insbesondere dann,

- a) wenn die abgeschlossene Vereinbarung die Ziele nicht angemessen erreichen kann, oder
- b) neuere wissenschaftliche Erkenntnisse zur Bewertung der Infrastruktur entwickelt werden.

2. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes in Abhängigkeit vom Infrastruktumfang (in Euro):

Der jährliche Zuschussbetrag ist bei Veränderungen des Umfangs der Infrastruktur anzupassen. Die Verwendung des Zuschussbetrags ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nachzuweisen und jeweils getrennt in das Aufkommen im Fern- und Ballungsnetz, in den regionalen Netzen inklusive S-Bahn-Netzen und nach Bundesländern im Infrastrukturzustandsbericht darzustellen.

3. Festlegung des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrags der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (in Euro):

Die Verwendung des Mindestinstandhaltungsbeitrags ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Infrastruktur- und Zustandsbericht nachzuweisen und jeweils getrennt in das Aufkommen im Fern- und Ballungsnetz, in den regionalen Netzen inklusive S-Bahn-Netzen und nach Ländern im Infrastrukturzustandsbericht darzustellen. Auf Verlangen

sind den Ländern diese Informationen auch teilnetz- beziehungsweise streckenscharf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung zu stellen.

4. Festlegung des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens (in Euro):

Die Verwendung des Mindestersatzinvestitionsvolumens ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Infrastruktur- und Zustandsbericht nachzuweisen und jeweils getrennt in das Aufkommen im Fern- und Ballungsnetz, in den regionalen Netzen inklusive S-Bahn-Netzen und nach Ländern im Infrastrukturzustandsbericht darzustellen. Auf Verlangen sind den Ländern diese Informationen auch teilnetz- beziehungsweise streckenscharf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung zu stellen.

5. Festlegung der buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sicher von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können:

Festlegung der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit hinreichender Genauigkeit von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können:

- Bilanzierungs- und Aktivierungsregeln,
- Trennungsrechnung,
- Bestimmungen zur Nachweisführung und Dokumentation.

6. Festlegung der Parameter des uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege sowie Stationen und Serviceeinrichtungen (Qualitätsparametern) und der entsprechenden Berichtsanforderungen und Kontrollmechanismen:

Hierunter sind insbesondere die folgenden Qualitätsparameter zu verstehen, die von allen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und deren untergeordneten Gesellschaften getrennt auszuweisen sind:

- Theoretischer Fahrzeitverlust,
- Gleisgeometrie (Gesamtsignal Standardabweichung),
- Funktionalität der Bahnsteige,
- Bewertung Anlagenqualität,
- Versorgungssicherheit Bahnenergie,
- Durchschnittsalter der Anlagengruppen,
- Reaktionszeiten bei Störungen,
- Zustandsbeschreibung weiterer Anlagengruppen wie Weichen und Kreuzungen, Brücken und Tunnel, Leit- und Sicherungstechnik oder streckenbezogene Fahrstromanlagen.

Die Qualitätsparameter sind streckenscharf beziehungsweise stationsscharf im Internet zu veröffentlichen, sofern keine sachlichen Gründe dagegen sprechen. Die Ausprägung der Qualitätsparameter sind im Infrastruktur- und Zustandsbericht jeweils auszuweisen für:

- das Gesamtnetz,
- das Fern- und Ballungsnetz,
- die einzelnen regionalen Netze, wobei S-Bahn-Netze als regionale Netze gelten.

7. Sanktionsmechanismen für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Zustands- und Qualitätsziele durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes:

Geregelt wird, dass

- der Bund das Recht der Kündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat, wenn ein oder mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die vereinbarten Qualitätsziele (Sicherstellung eines uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege sowie Stationen und Serviceeinrichtungen) während der Vertragslaufzeit wiederholt nicht erreichen,
- auf Verlangen des betroffenen Landes der Bund die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für ein regionales Teilnetz, auf dem überwiegend Schienenpersonennahverkehr des Landes verkehrt, kündigt. In dem Fall hat das betroffene Land die Möglichkeit, die Eisenbahninfrastruktur für mindestens 15 Jahre selbst zu bewirtschaften und erhält hierfür vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die anteiligen Finanzierungsmittel für die Infrastruktur gemäß den Bestimmungen des BSWAG. Die Infrastruktur wird weiterhin als Eisenbahnen des Bundes geführt.

Zu § 8b Übertragung regionaler Netze und neue Betreibermodelle

Für regionale Schienenstrecken mit überwiegender SPNV Nutzung sollen neue Betreibermodelle ermöglicht werden. Auf Antrag der Länder soll daher die Infrastrukturbewirtschaftungsverantwortung in regionalen Netzen auf die Länder übergehen. Um verschiedene Organisationsmodelle für diesen Fall zuzulassen, ist die Ausgestaltung des Pachtmodells zwischen den DB Infrastrukturgesellschaften, dem betreffenden Land sowie gegebenenfalls einem dritten, durch das Land zur Bewirtschaftung der Infrastruktur beauftragten Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertraglich zu regeln.

Eine überwiegende Nutzung durch SPNV ist dann anzunehmen, wenn auf dem entsprechenden Netz beziehungsweise der entsprechenden Strecke nicht dem überregionalen Güterverkehr dient und von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt wird.

Die Deutsche Bahn hat anteilige Mittel aus der Finanzierungsvereinbarung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der

Deutschen Bahn AG an die Länder zu leiten, wenn diese Teile der Infrastruktur im Rahmen der Regionalisierung übernehmen. Dies ist gerechtfertigt, da die LuFV-Mittel für einen bestimmten Infrastruktumfang zur Verfügung gestellt werden. Sofern sich der Verantwortungsumfang der Deutschen Bahn verringert, sind die anteiligen Gelder an den zu überleiten, der die Bewirtschaftung der Infrastruktur übernimmt.

U 32. Zu Artikel 3b - neu - (§ 43 Absatz 1 Satz 2 BImSchG)*

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3b einzufügen:

'Artikel 3b

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

§ 43 Absatz 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

"Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 db(A) ist ab dem 1. Januar 2017 nicht mehr anzuwenden." "

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die gesetzliche Grundlage des Schienenbonus mit Wirkung zum 1. Januar 2017 gestrichen. Seit Jahren steht der in § 43 Absatz 1 gesetzlich verankerte und in der 16. BImSchV konkretisierte Schienenbonus von 5 dB(A) in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung des Bahnlärms auf die Gesundheit und das Belästigungsempfinden nicht realitätsnah erfasst wird. Auf Grund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre besteht für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Geräuschbewertung.

* wird ggf. mit Ziffer 33 redaktionell zusammengeführt

U 33. Zu Artikel 3b - neu - (§ 47e Absatz 4 - neu - BImSchG)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3b einzufügen:

'Artikel 3b

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Dem § 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne nach § 47d für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen. Innerhalb von Ballungsräumen wirkt das Eisenbahnbundesamt an der Lärmaktionsplanung mit." '

Begründung:

Das Eisenbahnbundesamt ist nach § 47e Absatz 3 BImSchG für die Lärmkartierung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung im Bereich der Haupteisenbahnstrecken liegt derzeit nach § 47e Absatz 1 BImSchG hingegen bei den Gemeinden bzw. den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Die kommunalen Behörden verfügen jedoch weder über den technischen Sachverstand zur Durchführung einer Lärmaktionsplanung für Schienenwege, noch besitzen sie ordnungsrechtliche Instrumente zur Durchsetzung von Maßnahmen.

Unterstützung erhalten sie lediglich durch die Regelung des § 47d Absatz 2a BImSchG, wonach die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr verpflichtet sind.

Um eine übergeordnete neutrale und fachlich kompetente Stelle mit der Durchführung der Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken zu beauftragen, sieht die vorgeschlagene Änderung vor, die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung im Bereich der Hauptschienenwege der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahnbundesamt zuzuweisen. Bei der Lärmaktionsplanung für Ballungsräume wirkt das Eisenbahnbundesamt mit, sofern Eisenbahnen des Bundes dort verkehren.

Diese Regelung ergänzt die Änderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz, die eine Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen für Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vorsieht.*

Vk 34. Zu Artikel 4a - neu - (§ 26 BEZNG)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4a einzufügen:

'Artikel 4a

**Änderung des Gesetzes zur
Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen**

§ 26 des Bundeseisenbahnneugliederungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 15 Absatz 112 des Gesetzes vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort "dies" durch das Wort "diese" und nach dem Wort "(bahnnotwendig)" das Wort "ist" durch das Wort "sind" ersetzt.
2. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Voraussetzung für einen Anspruch auf Übertragung der Liegenschaften nach Absatz 1 ist, dass

 1. die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches auf Übertragung der Liegenschaften ausschließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird und
 2. der Aufgabenträger das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre garantiert."
3. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

"(3) Der Anspruch auf Übertragung der Liegenschaften wird durch Vertrag begründet, der der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf."

* vgl. hierzu Ziffer 24

4. Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach den Angaben "§§ 22 bis 24" sind die Wörter "aus Eigenmitteln" einzufügen.
 - bb) Nach dem Wort "Aufgabenträger" sind die Wörter "im Vertrag nach Absatz 3" einzufügen.
 - cc) Nach dem Wort "Zinsen" ist das Wort "(Fremdkapitalkosten)" einzufügen.
 - b) Folgender Satz wird angefügt:

"Der Vertrag nach Absatz 3 regelt, dass und wie seitens der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft die anteiligen Mittel aus § 8 Absatz 2 Bundes-schienenwegeausbaugesetz sowie aus der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Dauer des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur durch ihn oder einen Dritten zur Verfügung gestellt werden."
5. Dem Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

"Beabsichtigt der Aufgabenträger nach Ablauf der 30 Jahre eine Übertragung an Dritte oder eine Stilllegung nach § 11 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz, so hat der Aufgabenträger zunächst der Deutschen Bahn AG die Übernahme der Infrastruktur bei entsprechender Anwendung der Bedingungen aus Absatz 4 Satz 1 anzubieten." '

Begründung:

Für regionale Schienenstrecken mit überwiegender SPNV Nutzung sollen neue Betreibermodelle ermöglicht werden. Auf Antrag der Länder soll daher die Verantwortung für die Bewirtschaftung der Infrastruktur in regionalen Netzen auf die Länder übergehen. Um verschiedene Organisationsmodelle für diesen Fall zuzulassen, ist die Ausgestaltung des Pachtmodells zwischen den DB Infrastrukturgesellschaften, dem betreffenden Land sowie gegebenenfalls einem dritten, durch das Land zur Bewirtschaftung der Infrastruktur beauftragten Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertraglich zu regeln.

Eine überwiegende Nutzung durch SPNV ist dann anzunehmen, wenn das entsprechende Netz beziehungsweise die entsprechende Strecke nicht dem überregionalen Güterverkehr dient und von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt wird.

Die Deutsche Bahn AG hat anteilige Mittel aus der Finanzierungsvereinbarung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG an die Länder zu leiten, wenn diese Teile der Infrastruktur im Rahmen der Regionalisierung übernehmen. Dies ist gerechtfertigt, da die LuFV-Mittel für einen bestimmten Infrastruktumfang zur Verfügung gestellt werden. Sofern sich der Verantwortungsumfang der Deutschen Bahn verringert, sind die anteiligen Gelder an den zu überzuleiten, der die Bewirtschaftung der Infrastruktur übernimmt.

In § 26 Übertragung von Liegenschaften auf Dritte werden Klarstellungen vorgenommen.

Das bestehende Recht regelt die Übertragung von Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in Eigentum der Aufgabenträger. Die bestehenden Regelungen haben sich allerdings nicht als praktikabel erwiesen, weshalb die Regelung in § 26 BEZNG anzupassen ist.

Zu § 26 Absatz 2

Kern der Belastungen im Eisenbahnbereich sind die Betriebsverpflichtungen. Die Aufgabenträger haben daher einen Anspruch auf die Übertragung von Infrastruktur, die im Wesentlichen für den SPNV genutzt wird, wenn der übernehmende Aufgabenträger den Verkehrsbetrieb für 15 Jahre und den Infrastrukturbetrieb für 30 Jahre zusichert. Weitere Übertragungsvoraussetzungen sind demgegenüber entbehrlich, da allein der Aufgabenträger mit seinen Verkehrsbestellungen die Kosten dieser Infrastruktur finanzieren wird und von daher keine eigenständige Vermarktungsleistung mit dem Betrieb dieser nur dem SPNV dienenden Infrastruktur verbunden ist.

Zu § 26 Absatz 3

Es erscheint nicht angemessen, den Aufgabenträger zu verpflichten, alle dinglich gesicherten Verbindlichkeiten zu übernehmen. Diese Verbindlichkeiten können in ganz anderem Kontext begründet worden sein und zum Beispiel der Fahrzeugfinanzierung gedient haben. Von daher ist es ausreichend, wenn der Aufgabenträger die Zinslast der Verbindlichkeiten übernimmt, die der Investition in die zu übernehmende Infrastruktur gedient haben. Davon unberührt bleibt, dass die auf den Liegenschaften begründeten Grundpfandrechte im Übrigen weiterhin als Sicherheit für die in Bezug genommenen Verbindlichkeiten zur Verfügung stehen. Bei einer Inanspruchnahme aus den Grundpfandrechten steht dem jeweiligen Eigentümer dann ein Anspruch gegen die Deutsche Bahn AG in gleicher Höhe zu.

Der Vertrag selber begründet einen Anspruch auf Eigentumsübertragung. Er ersetzt aber nicht die nach Maßgabe des Zivilrechts beziehungsweise des Grundbuchrechts zu bewirkende Eigentumsübertragung.

Zu § 26 Absatz 4

Die Infrastruktur ist keine der Gewinnerzielung zu unterwerfende Wertanlage. Vielmehr ist ein kostendeckender Betrieb nur dadurch möglich, dass der Aufgabenträger die anfallenden Infrastrukturbenutzungsentgelte durch seine

Bestellung des Verkehrs finanziert. Von daher ist es angemessen, wenn die Infrastruktur ohne Berücksichtigung eines Ertragswertes unentgeltlich zu übertragen ist.

Zu berücksichtigen sind allerdings die Investitionen, die die Deutsche Bahn AG aus Eigenmitteln getätigt hat. Hier sind ihr die anteiligen Zinsen und Abschreibungen zu finanzieren. Der Aufgabenträger übernimmt die Infrastruktur damit zum Restbuchwert (der Eigenmittelinvestition) und muss die Finanzierungskosten der noch nicht ausfinanzierten Investitionen übernehmen.

Im Vertrag zur Übernahme der Infrastruktur ist zu regeln, dass der Aufgabenträger angemessen an den Mitteln nach § 8 Absatz 2 BSWAG sowie der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) partizipiert.

Zu § 26 Absatz 6

In Gegenrichtung ist sicher zu stellen, dass auch nach Ablauf der bisher vorgesehenen 30 Jahresfrist die Deutsche Bahn AG ein "Vorkaufsrecht" für den Fall erhält, dass der Aufgabenträger die Infrastruktur seinerseits nicht weiter betreiben möchte.

B

35. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.