

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

1. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 15/3280 –

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften**

2. zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 15/2743 –

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften**

A. Problem

Die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 sowie die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ sollen in deutsches Recht umgesetzt werden.

B. Lösung

Neuregelung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sowie der Struktur der Eisenbahnen und Neueinführung einer präventiven Aufsicht durch Errichtung einer Trassenagentur für Eisenbahnen des Bundes.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 15/3280 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen Fraktionen der CDU/CSU und FDP und Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 15/2743

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf – Drucksache 15/3280 – mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

„1. In Artikel 1 wird vor der Nummer 1 folgende neue Nummer 1 eingefügt:

„1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Vor Absatz 1 wird folgender neue Absatz 1 eingefügt:

„(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften im Bereich des Eisenbahnrechts.“

b) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden die neuen Absätze 2 und 3.“

2. Als Folge wird die bisherige Nummer 1 die neue Nummer 1a und wie folgt gefasst:

„1a. § 2 wird wie folgt geändert:

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

„(2a) Grenzüberschreitender Güterverkehr sind Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.“

c) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zum Gegenstand hat, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen im Sinne der auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung.

(3b) Schienenwege, die zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, umfassen Schienenwege, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Eigener Güterverkehr liegt auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport für das Unternehmen durchführt.““

3. Artikel 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Dem § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

(3) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zum Gegenstand seines Unternehmens machen.“

4. Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

a) In § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 werden jeweils die Wörter „eine Eisenbahninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastrukturen“ und jeweils das Wort „dient“ durch das Wort „dienen“ ersetzt.

b) In § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 werden die Wörter „des Bundes“ gestrichen. § 6 Abs. 1 Satz 3 wird gestrichen.

5. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 bis 1e ersetzt:“.

b) Folgender Absatz 1e wird angefügt:

„(1e) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von den Absätzen 1, 1a, 1c und 1d genehmigen, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Satz 1 gilt entsprechend für sonstige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen.“

6. In Artikel 1 Nr. 8 wird in § 9a Abs. 2 die Klammerangabe jeweils wie folgt gefasst:

„[einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]“.

7. In Artikel 1 werden nach Nummer 8 folgende Nummern 8a und 8b eingefügt:

„8a. Nach § 9a wird folgender § 9b eingefügt:

§ 9b
Steuerliche Vorschriften

Rechtsvorgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes, die sich aus der Durchführung der §§ 8 bis 9a dieses Gesetzes ergeben, sind von der Grunderwerbsteuer befreit.“

8b. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort ‚deutliche‘ durch die Wörter ‚mehr als geringfügige‘ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern ‚Übernahme der Infrastruktureinrichtung‘ die Wörter ‚durch Verkauf oder Verpachtung‘ eingefügt.

b) Absatz 1a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 4 werden nach dem Wort ‚Eisenbahnzwecke‘ die Wörter ‚und deren Ertragswert‘ eingefügt.

bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.“

8. In Artikel 1 werden nach der Nummer 9 folgende Nummern 9a und 9b eingefügt:
- „9a. Dem § 12 wird folgender Absatz 8 angefügt:
- „(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.“
- 9b. In § 13 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter ‚öffentliche‘ und ‚öffentlichen‘ gestrichen.“
9. In Artikel 1 wird die Nummer 10 wie folgt geändert:
- a) In § 14 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Dabei ist der vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehr angemessen zu berücksichtigen.“
- b) Im neuen Satz 4 werden die Wörter „Die Sätze 1 und 2“ durch die Wörter „Die Sätze 1 bis 3“ und das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:
- „(4) Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 erlassenen Rechtsverordnung so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, erheben, wobei sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist. Die Höhe der Entgelte darf jedoch im Falle des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, übersteigen. In der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7
1. können Ausnahmen von der Entgeltbemessung nach Satz 1 zugelassen werden, wenn die Kosten anderweitig gedeckt werden,
- oder
2. kann die zuständige Aufsichtsbehörde befugt werden, durch Allgemeinverfügung alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach Satz 1 freizustellen.“
- d) Die bisherigen Absätze 4 bis 7 werden die neuen Absätze 5 bis 8.
- e) Die neuen Absätze 6 bis 8 werden wie folgt gefasst:
- „(6) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag für die Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Betreiber der Schienenwege zu erteilen, wenn unternehmensinterne Regelungen über die Qualifikation des Personals und das Betreiben von Fahrzeugen nachgewiesen sind, durch die sichergestellt ist, dass
1. das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienenwege angewandten Betriebsregeln einzuhalten und die für den Eisenbahnbetrieb auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten und

2. die Fahrzeuge den technischen Vorschriften entsprechen.

(7) Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland die Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nach Anhörung der für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde des Landes.

(8) Die Sicherheitsbescheinigung ist ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 6 nicht mehr vorliegen; im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf unberührt.“

10. Artikel 1 Nr. 11 ist wie folgt zu ändern:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„Nach § 14 werden folgende §§ 14a bis 14e angefügt:“

b) In § 14a Abs. 2 wird die Angabe „§ 14 Abs. 4“ jeweils durch die Angabe „§ 14 Abs. 5“ ersetzt.

c) Nach § 14 b werden die folgenden §§ 14c bis 14e eingefügt:

„§ 14c
Rahmenverträge

Vereinbarungen über die Nutzung von Zugtrassen für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode sind nach Maßgabe der in § 14 Abs. 1 Satz 1 genannten Rechtsverordnung zu schließen. § 14a gilt für diese Verträge entsprechend.

§ 14d
Netzbeirat

Soweit es zur Entwicklung, zum Ausbau oder zum Erhalt von Schienenwegen erforderlich ist, ist ein Betreiber der Schienenwege auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, einen unabhängigen Netzbeirat einzurichten. Der Netzbeirat hat das Recht, Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege zu machen. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege hat diese Empfehlungen zum Gegenstand seiner Beratungen zu machen. In den Netzbeirat sind von der zuständigen Aufsichtsbehörde Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen zu berufen. Der Netzbeirat soll nicht mehr als 15 Mitglieder haben.

§ 14e
Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach § 14a haben keine aufschiebende Wirkung.“

11. In Artikel 1 wird nach Nummer 11 folgende Nummer 11a eingefügt:

„11a. Nach § 22 wird folgender § 23 eingefügt:

„§ 23
Freistellung von Bahnbetriebszwecken

(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht

und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll sechs Monate nicht überschreiten.

(3) Die Entscheidung über die Freistellung ist dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung sind zu unterrichten.“

12. Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einer anderen Eisenbahn, insbesondere über die Bedingungen für den Zugang, die Rechte und Pflichten der Beteiligten einschließlich der Zusammenarbeit und der Pflichten der Betreiber der Schienenwege, die Ausgestaltung des Zugangs einschließlich der hierfür erforderlichen Verträge und Rechtsverhältnisse sowie der Regelungen über deren Zustandekommen und Beendigung;“

bb) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:

„7a. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 erster Halbsatz sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 dritter Halbsatz;“

13. Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„c) Folgende Absätze 2 bis 6 werden angefügt:“

b) In § 34 Abs. 3 wird die Klammerangabe „[einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes]“ durch die Klammerangabe „[einsetzen: Datum des ersten Tages des 13. auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]“ ersetzt.

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) § 23 ist nur auf Anträge, die nach dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] gestellt werden, anzuwenden.“

14. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Der Rahmentext wird wie folgt gefasst:

„Dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, werden folgende §§ 4 bis 7 angefügt:“

b) Nach § 6 wird folgender § 7 angefügt:

„§ 7
Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach § 6 haben keine aufschiebende Wirkung.“

15. Nach Artikel 2 wird folgender Artikel 3 eingefügt:

„Artikel 3
Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. September 2004 (BGBl. I S. 2322), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a
Rückzahlung von Investitionsmitteln des Bundes

(1) Soweit die Eisenbahnen des Bundes vom Bund finanzierte Schienenwege im Sinne des § 8 Abs. 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zurückzuzahlen. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 9 Satz 1 zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Falle der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentlichen Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die Eisenbahnen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu. Ist die übertragene Infrastruktur mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahnen des Bundes und der übernehmende Infrastrukturbetreiber gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. In diesem Fall steht das zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem übernehmenden Infrastrukturbetreiber vereinbarte Nutzungsentgelt dem Bund nicht zu.

(4) Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 1 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahnen des Bundes betrieben

wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahnen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.'

2. In § 11 Abs. 2 wird die Angabe „§§ 9 und 10“ durch die Angabe „§§ 9, 9a und 10“ ersetzt.

16. Die bisherigen Artikel 3 bis 5 werden die Artikel 4 bis 6.““

2. den Gesetzentwurf – Drucksache 15/2743 – für erledigt zu erklären.

Berlin, den 1. Dezember 2004

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Eduard Lintner
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Eduard Lintner

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den **Gesetzentwurf** auf **Drucksache 15/3280** in seiner 114. Sitzung am 17. Juni 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zur Mitberatung sowie gemäß § 96 GO-BT überwiesen.

Der Deutsche Bundestag hat den **Gesetzentwurf** auf **Drucksache 15/2743** in seiner 100. Sitzung am 25. März 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zur Mitberatung sowie gemäß § 96 GO-BT überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Ziel der inhaltlich übereinstimmenden Gesetzentwürfe ist es, die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ und die EU-Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG in deutsches Recht umzusetzen. Es sollen vor allem die Bereiche Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (insbesondere Zuteilung von Zugtrassen und die Entscheidung über die Entgelte), Struktur der Eisenbahnen (Geschäftsführung, Rechnungsführung, Beziehungen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen) und Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur neu geregelt werden. Bezüglich des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sollen öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährung des Zugangs verpflichtet werden. Der öffentliche Betreiber der Schienenwege soll im Bereich des Netzzugangs verpflichtet werden, die von ihm betriebenen Schienenwege zur Nutzung bereitzustellen und bestimmte Mindestleistungen zu erbringen. Ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur soll Eisenbahnverkehrsunternehmen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Unternehmen, die Güter mit der Eisenbahn transportieren wollen, sowie Bund und Ländern zustehen. Die Regelungen zum Vertragsabschluss sollen in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung festgelegt werden. In Bezug auf die Struktur der Eisenbahnen sollen Entscheidungen über die Trassenzuweisung oder die Wegeentgelte durch Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, Stellen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Öffentliche Betreiber der Schienenwege sollen in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität und die Entscheidung über Wegeentgelte rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrs-

unternehmen unabhängig sein. Zur rechtlichen Unabhängigkeit soll eine Trennung in verschiedene Gesellschaften, zur organisatorischen Unabhängigkeit die Anpassung der dem Ziel entgegenstehenden Verträge und zur Unabhängigkeit in der Entscheidung die Herstellung der Unabhängigkeit der handelnden Personen erfolgen. Bezüglich der Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur soll zur Erleichterung der Überwachung des Netzzugangs eine Trassenagentur beim Eisenbahn-Bundesamt eingerichtet werden. Sie soll die Aufgabe haben, die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Bezug auf die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan, die sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen, die Schienennetz-Benutzungsbedingungen, insbesondere mit Blick auf die darin enthaltenen Entgeltgrundsätze, sowie das Erbringen des Mindestumfangs an Leistungen durch öffentliche Betreiber der Schienenwege des Bundes zu überwachen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 15/3280** in seiner 65. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1499. Er empfiehlt weiterhin, mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 15(14)1489 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat den Gesetzentwurf in seiner 79. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(9)1560. Die Änderungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf den Ausschussdrucksachen 15(9)1553 und 15(9)1558 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt. Die Änderungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf den Ausschussdrucksachen 15(9)1553 bis 15(9)1557 und auf Ausschussdrucksache 15(9)1559 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Der **Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 54. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(10)542 – neu –.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 54. Sitzung am

1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf in seiner 57. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(20)649 (entsprechend Ausschussdrucksache 15(14)1499 – neu –) im federführenden Ausschuss.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 64. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 15/2743** in seiner 65. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat den Gesetzentwurf in seiner 79. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(9)1560. Die Änderungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf den Ausschussdrucksachen 15(9)1553 und 15(9)1558 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt. Die Änderungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf den Ausschussdrucksachen 15(9)1553 bis 15(9)1557 und auf Ausschussdrucksache 15(9)1559 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Der **Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 54. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 54. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Antrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(15)332 (übereinstimmend mit Ausschussdrucksache 15(14)1499 des federführenden Ausschusses). Den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(15)332 (übereinstimmend mit Ausschussdrucksache 15(14)1499 des federführenden Ausschusses) hat er mit gleichem Stimmenverhältnis angenommen, die Anträge der Oppositionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(15)331 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf in seiner 57. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 64. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat zu den Gesetzentwürfen auf den Drucksachen 15/3280 und 15/2743 in seiner 50. Sitzung am 30. Juni 2004 eine öffentliche Anhörung beschlossen, die er in seiner 55. Sitzung am 29. September 2004 durchgeführt hat. An der Anhörung haben Prof. Dr. Dr. h. c. LL.M. Jürgen Basedow, Monopolkommission und Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht; Dr. Eckhard Bremer, LL.M., HOGAN & HARTSON RAUE Rechtsanwälte und Notare; James Evans; Dirk Flege, Allianz pro Schiene e. V.; Horst-Peter Heinrichs, Eisenbahn-Bundesamt; Dr. Martin Henke, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Prof. Dr. Dr. Dr. h. c. mult. Klaus J. Hopt, Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht; Johannes Kruszynski, AKN Eisenbahn AG; Hans Leister, Connex Regio Bahn GmbH; Rolf Lutzke, Gewerkschaft Transnet; Margret Suckale, Deutsche Bahn AG; Dr. Jan Werner, Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Bernhard Wewers, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) als Sachverständige teilgenommen. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das dazu erstellte Wortprotokoll verwiesen.

In seiner 58. Sitzung am 10. November 2004 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Gesetzentwürfe (gemeinsam mit dem Gesetzentwurf zu einem Vierten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften – Drucksache 15/3932) anberaten.

Die **Fraktion der SPD** vertrat die Auffassung, in den Stellungnahmen sehr vieler Sachverständiger sei deutlich geworden, dass das EU-Recht das in den vorliegenden Gesetzentwürfen vorgeschlagene Modell ermögliche. Sie bestritt, dass hier Gesetzentwürfe vorlägen, deren EU-Konformität nicht gesichert sei. Es gehe hier um die Grundsatzfrage, ob eine Holding-Lösung auf der Grundlage der Richtlinien der EU möglich sei, was sie bejahe. Man sei aber der Auffassung, dass es noch einiger Ergänzungen in dem Gesetzentwurf bedürfe, denn man wolle den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz gewährleisten und diesen solle das Gesetz verwirklichen. Sie könne sich die Schaffung eines Netzbeirates vorstellen. Man müsse auch die Chancen für eine Weiterführung bei drohender Streckenstilllegung verbessern. Sie empfahl, den vorgeschlagenen Weg einer Verbesserung des Wettbewerbs auf der Schiene zu gehen, der auch eine präventive Aufsicht durch die Trassenagentur möglich mache. Man solle in dem Gesetz auch die Zielvorgaben der Diskriminierungsfreiheit, des Wettbewerbs und der Sicherung der Qualität eines hochwertigen Netzes festschreiben.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, die Anhörung habe ergeben, dass der vorliegende Gesetzentwurf nicht mit dem EU-Recht vereinbar sei. Als EU-rechtskonform seien in der Anhörung nur zwei Modelle genannt worden; die Trennung von Netz und Betrieb und die Einrichtung einer von der Deutschen Bahn AG (DB AG) unab-

hängigen Trassenagentur. Beide Voraussetzungen erfüllten die vorliegenden Gesetzentwürfe nicht. Eine Holdinglösung sei möglich, aber nur unter der Voraussetzung, dass es sich um eine Finanzholding handle und eine unabhängige Trassenagentur eingeführt werde. Es sei zumindest erforderlich, dass die Trassenagentur einen Jahresfahrplan zu genehmigen habe, sie die Fahrplanvergabe operativ begleite, dass von ihr die Trassenpreise genehmigt werden müssten und sie nicht nur auf Antrag tätig werden könne, sondern auch von sich aus. Die Sachverständigen seien sich einig gewesen, dass eine allgemeine Wettbewerbsklausel nach dem Vorbild des Telekommunikationsgesetzes in das Gesetz aufgenommen werden solle. Es sei in der Anhörung auch erörtert worden, ob nicht der § 15 Abs. 2 AEG ersatzlos gestrichen werden müsse, weil diese Vorschrift in jedem Falle nicht mit dem EU-Recht übereinstimme. Auch der Vorschlag, einen Netzbeirat einzurichten, sei in der Anhörung auf Zustimmung gestoßen. Das Problem der Doppelmandate habe seine Bedeutung vor allem bei dem Modell des Gesetzentwurfs, welches man aber ohnehin ablehne. Bei anderen Modellen, wie der Entflechtung oder der völlig unabhängigen Trassenagentur, verliere diese Frage ihre Bedeutung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, die Gesetzentwürfe seien ein Schritt in die richtige Richtung, der weitere Schritte ermögliche, falls dies notwendig sei. Das Ziel sei der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Kernfrage werde sein, wie man die EU-Konformität der Gesetzesänderungen sicherstellen könne. Es gebe ernst zu nehmende Bedenken, ob bei den einzelnen Regelungen die EU-Konformität sichergestellt sei. Zu prüfen sei die Frage, ob es ausreiche, wenn die Trassenagentur so organisiert werde, wie es jetzt vorgesehen sei oder ob es einer klareren Trennung bedürfe. Nach den EU-Vorgaben müsse die Unabhängigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturunternehmen sichergestellt sein. Mit der Einführung einer Trassenagentur, die nicht nur im Nachhinein Beschwerden nachgehen werde, sondern die präventiv tätig werden könne, werde sicher ein richtiger Weg beschritten. Dies sei der substanzielle Fortschritt in dem Gesetzentwurf. Bezüglich der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen sei zu fragen, ob man alles wie bisher lasse oder ob man die Ausschreibung als Regel verankere. Es bestehe Konsens, für eine Mitsprachemöglichkeit von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als den DB Töchtern eine Institution zu schaffen. Auch bei dem Themenkomplex Streckenstilllegung seien Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen. Sie plädierte dafür, die Änderungen im Konsens zu beschließen, denn das Thema des Umgangs mit öffentlicher Infrastruktur eigne sich wenig zum Polarisieren.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, auf ihre schriftliche Nachfrage im Anschluss an die Anhörung hätten vier der fünf angesprochenen Sachverständigen die Meinung vertreten, dass das vorgelegte Gesetz nicht die EU-rechtlichen Vorschriften umsetze. Nach den EU-Vorgaben solle der Betreiber der Infrastruktur rechtlich und organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen abhängig sein. Dies werde in dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf nicht berücksichtigt. Die Umsetzung des EU-Rechts könne aus ihrer Sicht nur durch die komplette Entherrschung der DB Netz AG erfolgen. Das sei faktisch die Herausstrennung aus dem Konzernverbund, die

Reduzierung der Holding auf eine reine Finanzholding oder aber zumindest die Auslagerung der wesentlichen Funktionen auf eine Entgelt erhebende Stelle, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von der Deutsche Bahn AG sei. Bei den vorliegenden Gesetzentwürfen sei das Risiko groß, dass sie vom Europäischen Gerichtshof beanstandet würden. Selbst wenn es bei dem Modell der Trassenagentur bleibe, müsse sich diese viel stärker positionieren können, was nur mit echten Regulierungsbefugnissen gehe. Man sei auch der Meinung, dass eine Konzentration der Zuständigkeiten auf das Eisenbahn-Bundesamt im Hinblick auf die Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zu einseitig sei.

In seiner 60. Sitzung am 1. Dezember 2004 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Gesetzentwürfe abschließend beraten.

Die Koalitionsfraktionen haben zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 15/3280 im Ausschuss einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1499 – neu –) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus der Begründung in Teil V dieses Berichts ergibt:

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben zu dem Gesetzentwurf im Ausschuss folgende Änderungsanträge eingebracht:

a) Ausschussdrucksache 15(14)1489

Der Ausschuss möge beschließen:

Artikel 1 des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu ändern:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In Artikel 1 Nr. 10 ist § 14 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

§ 14

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, den Eisenbahnverkehrsunternehmen die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. Betreiber der Schienenwege sind nach Maßgabe dieser Verordnung zusätzlich verpflichtet, einen Mindestumfang an Leistungen zu erbringen und die von ihnen betriebenen Schienenwege sowie die Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Nutzung bereitzustellen. Soweit über den Zugangsanspruch der Sätze 1 und 2 nach diesem Gesetz die Trassenagentur entscheidet, richtet sich der Umfang des Zugangsanspruchs nach Maßgabe dieser Entscheidungen. Die Sätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Eisenbahninfrastruktur, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt. Für nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze, die für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betrieben werden, kann die zuständige Genehmigungsbehörde auf Antrag Befreiungen von allen Vorschriften der auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung genehmigen, wenn eine Beeinträchtigung des Wett-

bewerbs nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung erlischt, wenn ein Zugang beantragt ist. Der Antrag auf Zugang ist der zuständigen Genehmigungsbehörde durch den Betreiber der Schienenwege mitzuteilen.

Begründung:

Da die Trassenvergabe (einschließlich Entgeltregelung) durch die Trassenagentur erfolgt, muss diese Vorschrift entsprechend angepasst werden. Soweit die Trassenagentur nicht über den Zugang entscheidet (etwa der Zugang zu Nebeneinrichtungen der Infrastruktur) bleibt die geltende Rechtslage unberührt.

b) Ausschussdrucksache 15(14)1490

Der Ausschuss möge beschließen:

- I. Artikel 1 „Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ wird um eine neue Ziffer 1 ergänzt. Die ursprünglichen Ziffern 1 bis 15 werden entsprechend fortlaufend unnummeriert.
- II. Die neue Ziffer 1 lautet:
 1. In § 1 wird nach Absatz 1 ein neuer Absatz 1a eingefügt:

(1a) Zweck dieses Gesetzes ist es, durch Regulierung im Bereich der Eisenbahnen den Wettbewerb zu fördern. Dies gilt sowohl für den Bereich des Eisenbahnverkehrs als auch für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur.
- III. Die neue Überschrift des § 1 lautet: „Anwendungsbereich, Zweck des Gesetzes“.

Begründung:

Laut Aussage der Bundesregierung ist erklärtes und allgemein anerkanntes Ziel der Novellierung die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen. Auch in dieser Novellierung fehlt aber ein klares gesetzgeberisches Bekenntnis zum Wettbewerb im Schienenverkehr. Die Formulierung des einzufügenden Absatzes orientiert sich an § 1 Telekommunikationsgesetz.

c) Ausschussdrucksache 15(14)1493

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:

In Artikel 1 Ziffer 10 ist § 14 um folgende Absätze zu ergänzen:

(8) Fahrplandaten des Personenverkehrs dürfen von jedermann privat oder gewerblich genutzt werden. Daten über die fahrplanmäßigen Züge im Personenverkehr sind auf Anfrage vom jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgehend nach Abschluss der Fahrplankonstruktion bzw. nach Fahrplanänderungen in elektronischer Form allgemein zugänglich bereitzustellen. Soweit beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen Daten über die aktuelle Betriebslage (Echtzeitdaten) des Personenverkehrs erhoben werden, ist die Möglichkeit des zeitgleichen Abrufs durch Dritte sicherzustellen; dies kann dadurch geschehen, dass ein elektronischer Zugriff auf die Echtzeitdaten ermöglicht wird.

(9) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, für das von ihnen betriebene Netz anbieterübergreifende Fahrplanauskunftssysteme für den Personenverkehr (min-

destens in gedruckter und elektronischer Form) zu erstellen sowie im Bahnhofsbereich anbieter-neutral über die Verbindungen des Schienenpersonenverkehrs zu informieren. Die Kosten für die Erstellung und den Betrieb der Auskunftssysteme tragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen anteilig nach Maßgabe des Umfangs des im Netz des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens betriebenen Verkehrs. Im Falle der Nichteinigung der betroffenen Eisenbahnunternehmen über die Erstellung und die Einzelheiten des Auskunftssystems und die Kostentragung entscheidet auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens die Trassenagentur.

Begründung:

Im Gesetzentwurf fehlt noch immer eine Verpflichtung der Infrastrukturbetreiber, eine anbieterübergreifende Fahrplanauskunft zu schaffen. Die in der EiBV ansatzweise vorgesehene Informationspflicht „Aushang am Bahnhof“ wird den heutigen Anforderungen der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen in keiner Weise gerecht. Diese Form der Auskunft über Zugverbindungen hat heute jedoch nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Es ist nicht nachvollziehbar, warum zwar eine Verpflichtung verankert werden soll, veraltete gemeinsame Auskunftsmedien einzuführen, nicht jedoch auch eine Verpflichtung, gemeinsame elektronische Fahrplanauskünfte zu schaffen. Eine Bestimmung zu gemeinsamen Auskunftsmedien ist nicht in die EiBV, sondern in das AEG selbst aufzunehmen, um diese Regelung kartellrechtssicher zu gestalten.

Im Interesse der Chancengleichheit aller Wettbewerber und der Berücksichtigung der Sachkompetenz des Netzbetreibers sind diese Auskunftssysteme vom Infrastrukturunternehmen und nicht von den Verkehrsunternehmen zu erstellen.

d) Ausschussdrucksache 15(14)1494

Der Ausschuss möge beschließen:

Artikel 1 des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu ändern:

Artikel 1
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In Artikel 1 Nr. 11 ist § 14a wie folgt zu fassen:

§ 14a
Aufsicht über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung seiner Eisenbahninfrastruktur, hat die Trassenagentur dem Unternehmen aufzugeben, diese Beeinträchtigung zu unterlassen.

(2) Kommt eine Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 nicht zustande, sind die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Trassenagentur auf Antrag zu überprüfen. Antragsberechtigt sind die Zugangsberechtigten, deren Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt sein kann, sowie die Länder in ihrer Aufgabenträgerfunktion für den Schienenpersonennahverkehr, sofern die Länder in dieser Funktion betroffen sind. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss der Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 angenommen werden kann. Dabei sind insbesondere die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und die Benutzungsbedingungen für sonstige Betriebsanlagen zu überprüfen. Die Trassenagentur hat die Beteiligten aufzufordern, innerhalb einer ange-

messenen Frist, die zwei Wochen nicht überschreiten darf, alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Nach Ablauf dieser Frist hat die Trassenagentur über den Antrag binnen zweier Monate zu entscheiden. Beeinträchtigt die Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Antragstellers auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, legt die Trassenagentur die Vertragsbedingungen fest, entscheidet über die Geltung des Vertrags und erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam.

(3) Die Zugangsberechtigten und die für sie tätigen Personen haben der Trassenagentur die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(4) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Die Trassenagentur und die Kartellbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der beiderseitigen Aufgaben von Bedeutung sein können. Sie haben sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen zu informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie geben einander Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

(5) Die Trassenagentur ist auch im Übrigen für die Überwachung der Einhaltung der in § 14 Abs. 1 genannten Rechtsverordnung zuständig.

In Artikel 1 Nr. 11 ist § 14b wie folgt zu fassen:

§ 14b
Zusammenarbeit

Die Trassenagentur ist verpflichtet, anderen Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union Informationen über seine Arbeit, seine Entscheidungsgrundsätze und seine Entscheidungspraxis zu übermitteln mit dem Ziel, zur Koordinierung der Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Gemeinschaft beizutragen.

Begründung:

Wenn schon keine Trennung der DB-Infrastruktur- und DB-Verkehrsbereiche realisiert wird, so bedarf es umso mehr einer effektiven Regulierung. Die Trassenagentur als Entscheidungsträger über die Trassenvergabe muss über den Vollzug ihrer Entscheidungen wachen und entsprechend reagieren können. Aus diesem Grund werden die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamts bei der Überwachung der Trassenvergabe vollständig auf die Trassenagentur übertragen. Eine geteilte Zuständigkeit sowohl des Eisenbahn-Bundesamtes als auch der Trassenagentur ist nicht sinnvoll.

e) Ausschussdrucksache 15(14)1491

Der Ausschuss möge beschließen:

Artikel 1 des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu ändern:

Artikel 1
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Artikel 1 wird um eine neue Ziffer 15 ergänzt. Diese ist wie folgt zu fassen:

§ 15 Abs. 2 AEG wird ersatzlos gestrichen.

Begründung:

§ 15 Abs. 2 AEG, demzufolge die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Leistungen des Schienenverkehrs ausschreiben können, wird in der vorliegenden Novellierung nicht konkretisiert, obwohl über diese Vorschrift in Verbindung mit der Interpretation des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und der 2002 geänderten Vergabeverordnung (VgV) inzwischen zahlreiche gerichtliche Auseinandersetzungen geführt und sich widersprechende Gerichtsurteile erlassen wurden. Eine Klarstellung durch den Gesetzgeber ist daher dringend geboten. Dabei ist auch zu beachten, dass die Bundesregierung zuletzt am 18. Oktober 2004 wegen der teilweise europarechtswidrigen Urteile von der EU-Kommission aufgefordert worden ist, für die Umsetzung des europäischen und nationalen Vergaberechts zu sorgen. Es geht nicht an, dass der Prozess der Marktöffnung von einzelnen Verkehrsunternehmen vor Gericht – bis hin zum Europäischen Gerichtshof – erstritten werden muss. Die Sicherstellung der Marktöffnung und der Europarechtskonformität des deutschen Rechts ist primär Aufgabe des Gesetzgebers und nicht von Unternehmen. Im Rahmen der aktuellen AEG-Novellierung ist folglich eine Klarstellung zu Gunsten transparenter und nicht diskriminierender Vergabeverfahren dringend geboten und die missverständliche und von Gerichten sogar europarechtswidrig ausgelegte Vorschrift des § 15 Abs. 2 ersatzlos zu streichen.

f) Ausschussdrucksache 15(14)1492

Der Ausschuss möge beschließen:

Artikel 2 des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu ändern:

Artikel 1
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b ist dem § 9 folgender Absatz 1e anzufügen:

(1e) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann Befreiungen von den Absätzen 1, 1a, 1c und 1d erteilen, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung ist auf höchstens fünf Jahre zu befristen und kann auf bestimmte Teilbereiche der vom jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege beschränkt werden. Während des Geltungszeitraums der Genehmigung ist eine Rücknahme der Genehmigung nur in besonders begründeten Ausnahmefällen möglich. Eine Verlängerung der Genehmigung ist frühestens ein Jahr vor ihrem Ablauf möglich.

Begründung:

Die Anforderungen des § 9 AEG sind für kleine Betreiber von Schienenwegen wie Museumsbahnen und andere kleine nicht-bundeseigene Eisenbahnen nicht sachgerecht. Regelungsschwerpunkt der zugrunde liegenden EU-Richtlinien sind die marktbeherrschenden Staatsbahnen und nicht wettbewerbspolitisch unbedeutende Kleinunternehmen. Die zeitliche Befristung dient der Planungssicherheit der betroffenen Unternehmen, da eine Umstellung innerhalb des Unter-

nehmens eine angemessene Vorbereitungszeit erfordert. Eine Befreiung für mehr als fünf Jahre ist auszuschließen, um der Möglichkeit von Marktveränderungen Rechnung zu tragen.

g) Ausschussdrucksache 15(14)1496

Der Ausschuss möge beschließen:

Artikel 2 des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu ändern:

Artikel 2 Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungs- gesetzes

Dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, wird folgender § 4 angefügt:

§ 4 Errichtung und Aufgaben der Trassenagentur

(1) Es wird eine unabhängige Trassenagentur als selbständige Bundesoberbehörde eingerichtet. Diese unterliegt der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmt den Sitz der Trassenagentur im Benehmen mit den Ländern.

(2) Die Trassenagentur entscheidet für die Betreiber der Schienenwege des Bundes über

die Erstellung des Netzfahrplans, insbesondere die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen,

die sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen,

die Erhebung von Weegeentgelten, insbesondere die Entgelthöhe und die Entgeltgrundsätze,

die Schienennetzbenutzungsbedingungen, insbesondere die darin enthaltenen Entgelt- und Berechnungsgrundsätze für die Trassenpreise und

wesentliche Veränderungen im Infrastrukturbereich, soweit sie den Wettbewerb beeinträchtigen können.

(3) Die Trassenagentur ist befugt, im Rahmen ihrer Aufgabe die öffentlichen Betreiber der Schienenwege des Bundes anzuweisen, die ihnen nach den Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur obliegenden Pflichten einzuhalten.

§ 5
Ist zu streichen.

§ 6
Ist zu streichen.

Infolge dieser Änderung ist bei Artikel 1 Ziffer 8 (§ 9a „Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege“) zu streichen.

Begründung:

Die Umsetzung des Richtlinienpakets basiert gemäß Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie 91/440/EWG auf der „Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen“. Dabei kann entweder eine von den Transportsparten eigentumsrechtlich getrennte Einrichtung den Betrieb der Infrastruktur übernehmen (Trennungs-

lösung). Alternativ kann eine organisatorische Trennung nach Unternehmensbereichen innerhalb desselben Unternehmens erfolgen (Holdinglösung).

Soweit im Rahmen der Holdinglösung der Betreiber der Infrastruktur nicht rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, ist als Minimum der institutionellen Trennung vorgesehen, dass die Aufgaben der Trassenvergabe und der Trassenbepreisung von einer so genannten „entgelterhebenden Stelle“ vorgenommen werden (vgl. Artikel 4 Abs. 2 und 14 Abs. 2 der RL 2001/14/EG).

Da § 9a „Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege“ voraussetzt, dass die Trassenvergabe beim Betreiber der Schienenwege angesiedelt ist, ist bei der angestrebten Konstruktion diese Vorschrift entbehrlich.

Durch die Aufhebung des Antrages auf § 9a findet eine organschaftliche Trennung nicht mehr statt. Somit ist auch die Entscheidungsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens über infrastrukturelle Maßnahmen, die den Wettbewerb nachteilig beeinflussen, weiterhin durch die in der Holding verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich. Vor diesem Hintergrund wird die Kompetenz der Trassenagentur um die Entscheidungsbefugnis bei wesentlichen Veränderungen im Infrastrukturbereich, soweit sie den Wettbewerb beeinträchtigen können, erweitert.

Die Trassenagentur könnte bei der bereits bestehenden Bundesregulierungsbehörde für Elektrizität, Gas, Telekommunikation und Post als Sonderstelle angesiedelt werden. Auf jeden Fall ist eine unabhängige Lösung vom Eisenbahn-Bundesamt zu realisieren. Allerdings können bei technischen Fragen Synergieeffekte mit dieser Behörde genutzt werden.

h) Ausschussdrucksache 15(14)1495

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:

In das AEG wird ein neuer § 23 eingefügt

§ 23 Gutachten der Monopolkommission

Die Monopolkommission erstellt alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs und die Frage beurteilt, ob funktionsfähiger Wettbewerb auf der Schiene in der Bundesrepublik Deutschland besteht, die Anwendung der Vorschriften dieses Gesetzes über die Regulierung und die Wettbewerbsaufsicht würdigt und zu sonstigen aktuellen wettbewerbspolitischen Fragen im Eisenbahnwesen Stellung nimmt. Das Gutachten soll in dem Jahr abgeschlossen sein, in dem kein Hauptgutachten nach § 44 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vorgelegt wird.

Begründung:

Entsprechend den Regelungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, des Telekommunikationsgesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes ist es auch für den Bereich des Eisenbahnwesens sachgerecht, die Monopolkommission mit der regelmäßigen Erstellung von Gutachten zur Marktbeobachtung zu beauftragen. Die Monopolkommission kann dabei umfassend zu allen wettbewerbsrechtlichen Fragen des Eisenbahnwesens Stellung nehmen. Im Rahmen der Beurtei-

lungen der Funktionsfähigkeit des Netzzugangs umfasst dies auch, ob und in welchem Umfang es Diskriminierungen beim Netzzugang oder bei der sonstigen Infrastrukturnutzung gegeben hat und wie diese zukünftig vermieden werden können.

Die Fraktion der SPD betonte das Anliegen des Gesetzentwurfs, den Wettbewerb zu fördern und einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Sie bestritt, dass die vorgeschlagene Lösung nicht mit dem EU-Recht vereinbar sei; der Entwurf genüge den Anforderungen des EU-Rechtes. Es sei auch nicht zutreffend, dass die Übereinstimmung mit dem EU-Recht von den Sachverständigen in der öffentlichen Anhörung infrage gestellt worden sei. Eine organisatorische Trennung von Netz und Betrieb sei im EU-Recht nicht vorgesehen. Die Trassenagentur habe nach dem Modell des Gesetzentwurfs eine starke Stellung. Sie sei unabhängig und habe im Fall einer Diskriminierung starke Einwirkungsmöglichkeiten. Die Regelung sei auch jederzeit aufwärtskompatibel, falls sich herausstellen würde, dass es einen Bedarf für Ergänzungen gebe. Berichte der Monopolkommission seien nicht erforderlich, da bereits die Trassenagentur jährlich einen Bericht zu erstatten habe. Sie hob hervor, dass Deutschland im internationalen Vergleich bei der Gewährleistung des Wettbewerbs im Schienenverkehr mit an der Spitze liege. Mit dem Gesetzentwurf wolle man auch die Stellung der Kommunen in Bezug auf Eisenbahninfrastruktur stärken, die nicht mehr für den Betrieb benötigt werde. Außerdem habe man Verbesserungen in Bezug auf die Nennung von Zugverbindungen von Konkurrenten in Fahrplanmedien geschaffen und wolle einen Netzbeirat einrichten, der auch den Wettbewerbern der Deutsche Bahn AG ein Forum biete. Insgesamt habe man das EU-Recht umgesetzt und die Chance für darüber hinausgehende Verbesserungen genutzt. Die Anträge der Oppositionsfractionen lehne man ab, denn sie forderten bereits jetzt grundlegende Strukturänderungen, obwohl zu dieser Frage derzeit noch Gutachten erstellt würden, die abzuwarten seien.

Die Fraktion der CDU/CSU bemerkte, die Umsetzung des EU-Rechts habe längst erfolgen sollen. Die von den Koalitionsfraktionen vorgesehene Regelung genüge den Anforderungen des EU-Rechts bereits in ihrer Grundkonstruktion nicht. Sie sei durch die Einrichtung einer wirklich unabhängigen Trassenagentur völlig neu zu gestalten, was aber leider nicht geschehen sei. Da der Entwurf bereits im Ansatz mangelhaft sei, mache es keinen Sinn, die Einzelheiten zu erörtern. Die Vorschläge der Opposition griffen auch nicht Gutachten zur künftigen Struktur der Bahn vor, sondern sie böten vor dem Hintergrund des EU-Rechtes im Gegenteil die einzige Alternative zu einer sofortigen Trennung von Netz und Betrieb. Dass Deutschland in Bezug auf den Wettbewerb auf der Schiene besser sei, als viele andere europäische Länder, sei kein Maßstab. Entscheidend sei, ob die EU-Vorgaben korrekt umgesetzt würden. Sie schlug vor, in einem zweijährigen Turnus Berichte der Monopolkommission vorzusehen. Der Hinweis darauf, dass ein Bericht von der Trassenagentur vorgelegt werden solle, sei nicht überzeugend, da die Monopolkommission gerade die Arbeit der Trassenagentur bewerten solle. Sie forderte, zumindest ein Verbot der Doppelmandatierung vorzusehen. Es sei auch für die Deutsche Bahn AG positiv, wenn sie bei einer unabhängigen Trassenagentur zeigen könne, dass sie den Wettbe-

werb ernst nehme. Eine unabhängige Trassenagentur mache auch die komplizierten Regelungen des Entwurfs für die Einziehung von „chinese walls“ entbehrlich. Da man keine gemeinsame Lösung erreicht habe, hoffe man auf eine Verbesserung in einem Vermittlungsverfahren.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hob hervor, dass der Gesetzentwurf für eine Verbesserung des Angebotes für die Kunden der Bahn führen werde. Dies sei auch der Zweck des Wettbewerbs auf der Schiene. Deutschland müsse in Bezug auf den Wettbewerb auf der Schiene den Vergleich mit anderen europäischen Ländern nicht scheuen. Sie betonte die Rolle der vorgesehenen Trassenagentur bei der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur. Die Trassenagentur werde beträchtliche Kompetenzen bei der Trassenzuweisung und bei der Entgeltfestsetzung haben und sie werde auch präventiv tätig. Die vorgesehenen Regelungen gewährleisten auch, dass bei der Übernahme nicht mehr gebrauchter Schieneninfrastruktur gegenüber Unternehmen, welche diese übernehmen wollten, faire Preise gefordert würden. Für die Trassenpreise habe man einen Korridor definiert, der Monopolpreise praktisch ausschließe. Sie hob als Verbesserungen durch den Gesetzentwurf unter anderem die Verbesserungen bei der Fahrplaninformation, die Stärkung der Planungsrechte der Kommunen sowie die Einrichtung eines Netzbeirates hervor. Die Frage, ob die Regelungen des Gesetzentwurfs zur Gewährleistung der EU-Konformität ausreichend seien, sehe man als offen an. Ein Vermittlungsverfahren scheue man nicht, denn man habe einen guten Gesetzentwurf vorgelegt, auch wenn dieser noch verbesserungsfähig sei.

Die Fraktion der FDP vertrat die Auffassung, der entscheidende Punkt sei, dass nach den EU-Vorgaben die Minimallösung eine Auslagerung der für Trassenvergabe und Entgeltfestsetzung zuständigen Stelle sei. Dem genüge der Gesetzentwurf nicht. Vier der fünf juristischen Sachverständigen, die man in der Anhörung und im Nachgang zu der Anhörung befragt habe, hätten dies bestätigt. Lediglich die Leiterin der Rechtsabteilung der Deutsche Bahn AG habe dies anders gesehen. Die bloße Einrichtung von „chinese walls“ genügen den Anforderungen des EU-Rechts nicht. Die Lösung, die in den Anträgen der Oppositionsfractionen vorgeschlagen werde, sehe eine unabhängige Trassenagentur vor. Die Koalitionsfraktionen nähmen ein Vermittlungsverfahren in Kauf, was man aber nur für die zweitbeste Lösung halte. Sie plädiere für eine gemeinsame Lösung aller Fraktionen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Anträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf den Ausschussdrucksachen 15(14)1489, 15(14)1490, 15(14)1491, 15(14)1492, 15(14)1493, 15(14)1494, 15(14)1495 und 15(14)1496 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Er hat den Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1499 – neu – mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP angenommen.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/3280 hat er in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 15(14)1499 – neu –) mit den Stim-

men der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP angenommen.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/2743 hat er für erledigt erklärt.

V. Begründung

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a)

Die Vorschrift gibt den Zweck des Gesetzes an. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist Voraussetzung dafür, dass die in der Präambel der Richtlinie 2001/14/EG geforderte Minimierung von Störungen und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erreicht werden kann. Die Attraktivität des Verkehrsangebotes ist Voraussetzung dafür, dass der Schienenverkehr seine Rolle bei der Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der Entlastung der anderen Verkehrsträger übernehmen kann. Die Herstellung von Wettbewerb ist zentrales Anliegen der Richtlinie 2001/14/EG, um eine bessere Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen. Das Instrument für die Herstellung des Wettbewerbs verschiedener Eisenbahnen ist der nichtdiskriminierende Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Zu Nummer 2

Folgeänderung

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 1a Buchstabe a)

Die Änderung dient zur Verbesserung der Übersichtlichkeit im Aufbau des Gesetzes. In den Absätzen 3 und 3a werden Fragen der Infrastruktur geregelt, während es in diesem Absatz wie im Absatz 2 um Regelungen zu Verkehrsleistungen geht.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 1a Buchstabe b)

Folgeänderung

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 1a Buchstabe c)

Zu Absatz 3a

Die Betreiber der Schienenwege unterliegen strengeren Rechtsfolgen als Betreiber von Serviceeinrichtungen. Es soll verhindert werden, dass diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu „Betreibern der Infrastruktur“ werden. Dies würde viele in der Regel kleinere Unternehmen überfordern und zu unzumutbaren Behinderungen des Eisenbahnverkehrs führen, die nicht im Sinne des EU-Rechts liegen können.

Die Ausnahmeregelungen in Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG gehen nicht weit genug. Daher soll im AEG nicht auf die Richtlinie verwiesen werden, sondern stattdessen auf die Rechtsverordnung, die entsprechend weiter gefasst werden soll als der Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG.

Zu Absatz 3b

Dient der Klarstellung in Bezug auf § 14 Abs. 1 Satz 4 – neu –.

Zu Nummer 3 (Artikel 1 Nr. 3)

Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom sollen ebenfalls durch den Betreiber der Schienenwege betrieben werden. Zu diesen Anlagen gehören der Fahrdrabt

und die Stromschienen. Alle übrigen Anlagen, die zur Elektrifizierung erforderlich sind, wie Kraftwerke, Bahnstromfernleitungen und Umformerwerke sowie die Leitungen vom Kraftwerk bis zum Fahrdrabt oder den Stromschienen, gehören nicht dazu.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a)

Zu Buchstabe a

Die bisherige Formulierung im Singular könnte Unsicherheit darüber erzeugen, ob bei der Benutzung mehrerer Infrastrukturen wiederum eine Genehmigung erforderlich sein könnte.

Zu Buchstabe b

Es besteht keine Veranlassung, nichtbundeseigene nicht-öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls einer Genehmigungspflicht nach Landesrecht zu unterwerfen, nachdem der Bund eine solche Genehmigungspflicht für bundeseigene nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verneint. Ungeachtet des Wegfalls der Genehmigungspflicht bleiben die sonstigen eisenbahnrechtlichen Bundes- und Landesvorschriften für die nichtbundeseigenen nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen unberührt. Dies gilt namentlich für die (technischen) Anforderungen (z. B. BOA), die die nichtbundeseigenen nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach den Gesetzen und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen zu erfüllen haben. Auch benötigen sie weiterhin zur erstmaligen Aufnahme des Betriebs die Erlaubnis (§ 7a AEG) und unterliegen uneingeschränkt der Eisenbahnaufsicht.

Zu Nummer 5 (Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung

Zu Buchstabe b

Anforderungen des § 9 AEG sind für kleine Eisenbahnen nicht sachgerecht. Regelungsschwerpunkt der zu Grunde liegenden EU-Richtlinien sind die marktbeherrschenden bisherigen Staatsbahnen und nicht wettbewerbspolitisch unbedeutende Kleinunternehmen.

Zu Nummer 6 (Artikel 1 Nr. 8)

Dient der Klarstellung.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 8a)

Die Vorschrift entspricht § 11 Abs. 2 des Deutsche-Bahn-Gründungsgesetzes. Die Regelung ist erforderlich, um steuerliche Nachteile für die von den vorgenannten Regelungen betroffenen Eisenbahnen zu vermeiden.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 8b Buchstabe a Doppelbuchstabe aa)

Die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur kann auch durch die Verringerung der Kapazität beeinträchtigt werden. Es hat sich gezeigt, dass eine Beschränkung auf die deutliche Verringerung nicht geeignet ist, das Ziel der Erhaltung wirtschaftlich zu führender Eisenbahninfrastruktur zu erreichen. Bereits mehr als geringfügige Kapazitätsverringerung kann für die Unternehmensplanung konkurrierender Eisenbahnverkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung sein. Vor diesem Hintergrund wird eine Herabsetzung des bis-

herigen Schwellenwertes von Infrastrukturkapazitäten vorgenommen.

Eisenbahninfrastruktur, die ein Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen einstellen will, soll für den Schienenverkehr möglichst erhalten werden, wenn ein anderer Betreiber dazu in der Lage ist.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 8b Buchstabe a Doppelbuchstabe bb)

Die Neuregelung dient der Klarstellung, dass unter dem Begriff der Übernahme die Rechtsgeschäfte Verkauf und Verpachtung zu verstehen sind.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 8b Buchstabe b Doppelbuchstabe aa)

Mit der Berücksichtigung des Ertragswertes soll dem abgebenden Infrastrukturbetreiber bei der Preisbildung ein weiterer preisbildender Faktor an die Hand gegeben werden, der die zweckbestimmte Bindung der Infrastruktur noch klarer berücksichtigt und sicherstellt, dass die Eisenbahninfrastruktur, soweit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll, weiterbetrieben werden kann.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 8b Buchstabe b Doppelbuchstabe bb)

Dem Ertragswert soll bei der Bildung des Pachtzinses eine herausragende Bedeutung zukommen. Die Pacht stellt für das übernehmende Infrastrukturunternehmen regelmäßig den wirtschaftlich günstigeren Vertragstyp dar und setzt einen zusätzlichen Anreiz, Eisenbahninfrastruktur, soweit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll, weiterzubetreiben.

Insellösungen, die den Betrieb einer Schieneninfrastruktur unmöglich machen, sollen vermieden werden. Damit sollen in der Praxis vorkommende Abgabeangebote von nicht mit dem übrigen Netz verbundenen und damit nicht voll funktionsfähigen Infrastruktureinheiten unterbunden werden.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nr. 9a)

Damit sich Bahnkunden über die Angebote konkurrierender Eisenbahnunternehmen umfassend informieren können, ist für eine verlässliche und unternehmensübergreifende Fahrgastinformation zu sorgen.

Dies zwingt auch marktbeherrschende Eisenbahnunternehmen zur diskriminierungsfreien Aufnahme von Fahrplaninformationen konkurrierender Anbieter.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nr. 9b)

In den Landeseisenbahngesetzen vieler Länder ist das Recht einer nichtöffentlichen Eisenbahn auf Anschluss an eine öffentliche Eisenbahn sowie unter nichtöffentlichen Eisenbahnen geregelt. Kosten werden der anschlussgewährenden Eisenbahn hierdurch nicht auferlegt. Die Streichung der bisherigen Einschränkungen des Geltungsbereiches des § 13 AEG bedeutet eine bundeseinheitliche Regelung hinsichtlich aller Eisenbahnen.

Zu Nummer 9 (Artikel 1 Nr. 10)

Zu Buchstabe a

Durch diese Vorschrift wird die verkehrliche Bedeutung des vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehrs unterstrichen.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung. § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG-E nimmt bestimmte Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, von den Pflichten gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG-E aus. Diese Schienenwege sind gemäß § 3 Abs. 1 und 2 AEG-E als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur definiert. Die nicht zu den Schienenwegen zählenden, für den eigenen Güterverkehr betriebenen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (z. B. Verladeeinrichtungen) werden ebenfalls von den Pflichten gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG-E ausgenommen, da andernfalls zwar der Schienenweg bei diesem Unternehmen nichtöffentlich zu betreiben ist, die sonstigen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen hingegen öffentlich zu betreiben sind. Es ist nicht intendiert, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzte sonstige Eisenbahninfrastruktur den schärferen Zugangsregelungen für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterwerfen, zumal diese sonstigen Eisenbahninfrastrukturen in der Regel nur in Verbindung mit dem nichtöffentlichen Schienenweg nutzbar sind.

Zu Buchstabe c

Zu Satz 1

Der Betreiber der Schienenwege muss mindestens die Deckung der durch den Betrieb der Schienenwege entstehenden Kosten erreichen. Er kann darüber hinaus einen der Marktsituation angemessenen Gewinn erzielen.

Zu Satz 2

Die Vorschrift legt fest, dass der Betreiber der Schienenwege für seine Leitungen je nach Marktsituation für einzelne Marktsegmente unterschiedliche Entgelte erheben darf. Damit wird seine unternehmerische Position gestärkt.

Zu Satz 3

Die Vorschrift regelt die Höhe der Entgelte ein. Unter der Bedingung, dass insgesamt mindestens Kostendeckung zu erzielen ist, darf der Betreiber der Schienenwege seine Preisgestaltung nicht so vornehmen, dass einzelne Marktsegmente von der Nutzung seiner Schienenwege ausgeschlossen sind.

Zu Satz 4

Dient der Klarstellung.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung

Zu Buchstabe e

Die Einführung einer Sicherheitsbescheinigung dient der Umsetzung des Artikels 32 der Richtlinie 2001/14/EG. Nach geltender Rechtslage sind für Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt und für nichtbundeseigene Eisenbahnen die Länder als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde zuständig. Die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde hat jedoch auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen.

Diese Zuständigkeitsregelung berücksichtigt, dass die Betriebssicherheit des Eisenbahnfahrzeugs für sich allein, oder die Betriebssicherheit der Infrastruktur für sich allein, noch

keine Systemsicherheit erzeugt. Bei isolierter Bewertung nur der (in der Verantwortung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens liegenden) Systemkomponente Rollmaterial kann die ordnungsgemäße Verzahnung mit der Infrastruktur und dem Steuerungsmodul Betrieb nicht sichergestellt werden.

Das ordnungsgemäße Zusammenwirken der Komponenten wird nach gegenwärtiger Rechtslage durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde des jeweiligen Netzes stichprobenartig überprüft. Es ist jedoch sinnvoller, an Stelle von Einzelfallprüfungen Systemprüfungen vorzunehmen, d. h. im Vorfeld zu prüfen, ob durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt ist, dass das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Schienenwege angewandten Betriebsregeln einzuhalten, und ob die Fahrzeuge den jeweiligen fahwegabhängigen technischen Vorschriften entsprechen. Diese Prüfung kann nicht ohne die Kenntnis der zu nutzenden Infrastruktur erfolgen. Da das weitaus größte und technisch anspruchvollste Eisenbahnnetz in Deutschland der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegt, sollte auch die Sachkompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes genutzt werden und dieses für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständig sein. Dies kann zu einer Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen, da dadurch der Stichprobenumfang für Prüfungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht vermindert werden kann.

Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland die Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nach Anhörung der für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde des Landes. Weitergehende Rechte können Landesbehörden nicht eingeräumt werden, da beim Zusammenwirken von Bundes- und Landesbehörden das strikte Verbot der Mischverwaltung zu beachten ist. Danach obliegt die Entscheidung über einen Lebenssachverhalt ausschließlich entweder der Bundesbehörde oder der Landesbehörde. Eine Bindung einer der Behörden an die verbindliche (Mit-)Entscheidung der anderen Behörde ist nicht zulässig.

Zu Nummer 10 (Artikel 1 Nr. 11)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung

Zu Buchstabe b

Folgeänderung

Zu Buchstabe c

Zu § 14c

Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen als Eisenbahnaufsichtsbehörde aufzugeben, diese Beeinträchtigung zu unterlassen. Mit Rahmenverträgen nach Artikel 17 der Richtlinie 2001/14/EG können Zugtrassen im Grundsatz über eine Fahrplanperiode hinaus gesichert werden. Rahmenverträge dürfen jedoch nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln. Um auch diese Verträge zweifelsfrei der Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt zu unterwerfen, bedarf es einer entsprechenden gesetzlichen Regelung.

Zu § 14d

Um im wachsenden Schienenverkehrsmarkt einen fairen und unverfälschten Wettbewerb zu sichern, muss gewährleistet sein, dass die Interessen aller Nutzer und Besteller von Trassen- und Anlagenkapazität von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt für alle Fragen in Bezug auf die Größe, Kapazität und der Standards der Schieneninfrastruktur. Hierzu gehören insbesondere die Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen.

Der Netzbeirat soll es ermöglichen, den Dialog zwischen Infrastrukturbetreiber, Aufsichtsbehörden und Netznutzer institutionalisiert zu befördern und dem Kreis der Netznutzer ermöglichen, dem Infrastrukturbetreiber Vorschläge zu unterbreiten. Im Gegenzug ermöglicht es dem Betreiber der Infrastruktur, den künftigen Erfordernissen des Eisenbahnmärktes besser entsprechen zu können.

Zu § 14e

Die Vorschrift über die Rechtsmittel- und Rechtsbehelfsmöglichkeiten ist so ausgestaltet, dass eine verbindliche, endgültige Entscheidung in einer angemessenen Verfahrensdauer erreicht wird. Sie lässt die aufschiebende Wirkung von Widersprüchen und Klagen gegen Entscheidungen der sektorenspezifischen Regulierungsbehörde entfallen, da regelmäßig ein vorrangiges, öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit ihrer Verwaltungsakte besteht.

Sie dient dem Ziel einer möglichst schnellen Herstellung von Rechtssicherheit.

Zu Nummer 11 (Artikel 1 Nr. 11a)

Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 AEG benötigen spezielle Betriebsanlagen. Für diese besteht ein Fachplanungsrecht, das der Planungshoheit der Gemeinde vorgeht (§ 38 BauGB). Dabei kann das Grundstück selbst Betriebsanlage sein, wenn allein die Fläche der Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs dient oder es handelt sich um bauliche oder technische Anlagen, die dem Betrieb der Bahn dienen. Soll diese Eigenschaft als Betriebsanlage auf Dauer entfallen und wird das Grundstück für Bahnbetriebszwecke daher nicht mehr benötigt, muss die kommunale Planungshoheit wieder aufleben. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) (Urteil vom 16. Dezember 1988, 4 C 48/96) hat die Kommune in diesem Fall einen Anspruch gegenüber dem Eisenbahnunternehmen auf Erklärung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken. Die vorgeschlagene Regelung über die Freistellung in § 23 AEG greift diese Rechtsprechung auf, um konkret den Zeitpunkt für die Freistellung bzw. den Übergang vom Fachplanungsvorbehalt in die kommunale Planungshoheit festzustellen.

Das vorstehende von der zuständigen Planfeststellungsbehörde durchzuführende Verfahren stellt sicher, dass eine bahnfremde Nutzung erst dann möglich ist, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben.

Sie berücksichtigt das Interesse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Hinblick auf ihre eigenen unternehmerischen Planungen. Die Freistellung kann nur erfolgen, wenn die Eisenbahninfrastruktur gemäß § 11 stillgelegt ist und die

öffentlichen Verkehrsbedürfnisse derzeit und auch auf absehbare Zeit nicht mehr bestehen. Sie berücksichtigt zusätzlich das Interesse der Gemeinden an Rechtsklarheit, ob und wann ihre ursprünglich für Bahnbetriebszwecke genutzten Flächen wieder insbesondere für Zwecke der Bauleitplanung zur Verfügung stehen.

Zu Absatz 1

Auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, der betroffenen Gemeinden oder des betroffenen Grundeigentümers prüft die Planfeststellungsbehörde, ob die Fläche auf Dauer nicht mehr Eisenbahnbetriebszwecken dient. Liegt diese Voraussetzung vor, ist die Freistellung festzustellen. Das Antragsrecht der Gemeinde soll die Ausübung der kommunalen Planungshoheit sichern, wenn Fachplanungszwecke nicht mehr entgegenstehen.

Antragsberechtigt ist auch der Eigentümer des Grundstücks, das Bahnbetriebszwecken dient. Auch seine Rechte sollen nicht mehr als das Fachplanungsprivileg es erfordert, beschränkt werden.

Zu Absatz 2

Die Beteiligung der übrigen Antragsberechtigten dient der Information und der Einholung von Stellungnahmen, die für die Entscheidung über die Freistellung bedeutsam sein können. Die Einbindung der Landesbehörde soll sicherstellen, dass auch die landesplanerischen Vorstellungen zur Entwicklung des Schienenverkehrs, insbesondere eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr, berücksichtigt werden kann.

Zu Absatz 3

Mit dieser Vorschrift über die Zustellung wird die nach dem oben genannten Urteil des BVerwG erforderliche Publizität der Freistellung hergestellt. Mit der Freistellung endet die Eigenschaft als Betriebsanlage. Damit verbunden ist die Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts und der Übergang der Planungshoheit auf die Kommune.

Zu Nummer 12 (Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a)

Durch die Regelung wird die erforderliche Ermächtigungsgrundlage für die auf der Grundlage der Richtlinie 2001/14/EG noch zu erlassende Verordnung geschaffen.

Zu Nummer 13 (Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe c)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung

Zu Buchstabe b

Dient der Klarstellung.

Zu Buchstabe c

Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe c enthält die erforderliche Überleitungsregelung zu Nummer 11.

Zu Nummer 14 (Artikel 2)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung

Zu Buchstabe b

Die Vorschrift über die Rechtsmittel- und Rechtsbehelfsmöglichkeiten ist so ausgestaltet, dass eine verbindliche, endgültige Entscheidung in einer angemessenen Verfahrens-

dauer erreicht wird. Sie lässt die aufschiebende Wirkung von Widersprüchen und Klagen gegen Entscheidungen der sektorenspezifischen Regulierungsbehörde entfallen, da regelmäßig ein vorrangiges, öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit ihrer Verwaltungsakte besteht.

Sie dient dem Ziel einer möglichst schnellen Herstellung von Rechtssicherheit.

Zu Nummer 15 (Artikel 3)

Zu Nummer 1 (§ 9a Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Zu Absatz 1

Der § 9a Abs. 1 stellt die bereits heute bestehende Rechtslage dar. Denn da die Mittel des Bundes den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes als Zuwendungen gewährt werden, ist im Rahmen der Gewährung dieser Zuwendungen zu gewährleisten, dass die Zuwendungen denwendungszweck erreichen. Ist dies nicht der Fall, müssen sie auch bereits nach den heute geltenden Regeln zurückgezahlt werden. Dieser zuwendungsrechtliche Grundsatz war in den Finanzierungsverträgen zwischen Bund und DB AG in der Vergangenheit umzusetzen. Eine gesetzliche Regelung schafft hier zusätzliche Klarheit.

Zu Absatz 2

Die Regelung des Absatzes 2 soll ermöglichen, dass Eisenbahninfrastruktur durch Drittunternehmen weitergeführt werden kann, die möglicherweise in der Lage sind, diese Infrastruktur kostengünstiger und den regionalen Bedürfnissen besser angepasst zu betreiben. Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Rechtslage soll ein Ausnahmetatbestand geschaffen werden, der aus verkehrspolitischer Sicht den Verzicht auf eine Rückforderung in dem Fall begründet, in dem die vom Bund finanzierte Infrastruktur grundsätzlich weiter genutzt werden kann, wenn auch nicht als Eisenbahninfrastruktur eines Eisenbahnunternehmens des Bundes. Der Umstand, dass die Weiternutzung nicht als Eisenbahninfrastruktur eines Eisenbahnunternehmens des Bundes erfolgt, würde nach den bereits heute geltenden und in Absatz 1 festgeschriebenen Prinzipien andernfalls ebenfalls zu einer Rückforderungspflicht führen.

Zu Absatz 3

Bei der Ausnahmeregelung des Absatzes 2 muss gewährleistet werden, dass Bundesmittel, soweit sie an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes als Darlehen gezahlt worden sind, entsprechend den vertraglichen Regelungen an den Bund zurückfließen. Denn andernfalls würde der Bund Drittunternehmen im Verhältnis zu den eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ungerechtfertigt besser stellen. Ebenfalls ist im Rahmen eines gerechten Interessenausgleichs zu gewährleisten, dass etwaige finanzielle Vorteile, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch die Abgabe an Dritte erzielen, dem Bund zufließen. Denn er hat hierfür mit der Bereitstellung seiner Mittel die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 soll einen Missbrauch der Ausnahmeregelung verhindern. Denn entsprechend der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes (Artikel 87e Abs. 4 GG) hat der Bund nur für die Infrastruktur seiner Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verantwortung. Eine Rückübernahme von Infra-

struktur, nur um eine Bundesfinanzierung zu ermöglichen, ist mit dieser Regelung des Grundgesetzes nicht vereinbar. Um aber bei geänderten Rahmenbedingungen und bei neuem Bundesinteresse eine Finanzierung nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nicht auszuschließen, sieht Absatz 4 ein dem Bundesschienenwegeausbaugesetz immanentes Verfahren vor. Danach ist die entsprechende Infrastruktur nach Aufnahme in den Bedarfsplan und nach Rücknahme des Schienenweges durch die Eisenbahnen des Bundes wieder förderfähig.

Zu Nummer 2 (§ 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Folgeänderung

Zu Nummer 16 (Artikel 4 bis 6)

Folgeänderung.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu dem Regierungsentwurf verwiesen.

Berlin, den 1. Dezember 2004

Eduard Lintner
Berichterstatter