

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sowie in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sind Vorschriften über die Regulierung im Eisenbahnbereich enthalten. Im Bereich des Zugangs sind die Vorschriften grundsätzlich ausreichend, im Bereich der Entgeltregulierung müssen die Vorschriften grundlegend überarbeitet werden.

B. Lösung

Die relevanten Vorschriften werden nunmehr in einem Gesetz, dem Eisenbahnregulierungsgesetz, zusammengefasst und insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung auch weitgehend neu gestaltet. Mit dem Gesetz wird die 1994 erfolgreich begonnene Strukturreform der Eisenbahnen weitergeführt.

Schwerpunkt des Gesetzes ist die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene und dadurch eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor. Dazu werden die Entgelte für die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur reguliert, der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verbessert und die Befugnisse der Bundesnetzagentur gestärkt.

C. Alternativen

Bei der Erbringung der Rangierdienstleistungen wurde die Variante, das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verpflichten, der Variante, den Betreiber der Serviceeinrichtung zu verpflichten, vorgezogen, da der Eingriff in den Markt so ein geringerer ist.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich auf 35 Stellen (davon 30 Stellen für die Bundesnetzagentur, zwei Stellen für das BMVBS und drei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Der Stellenmehrbedarf sowie der zusätzliche Bedarf an Personal- und Sachmitteln der Bundesnetzagentur, des Eisenbahn-Bundesamtes sind Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2013. Der Personalmehrbedarf für das BMVBS und das Eisenbahn-Bundesamt soll durch Überhangpersonal gedeckt bzw. stellenmäßig im Einzelplan des BMVBS ausgeglichen werden. Die zusätzlichen Sachausgaben werden in den jeweiligen Einzelplänen kompensiert.

Länder und Gemeinden
Keine.

E. Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Wirtschaft

Einmaliger Umstellungsaufwand 0,65 Millionen Euro; zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr ca. 3,6 Millionen Euro; 18 neue oder veränderte Informationspflichten mit Bürokratiekosten von ca. 1,7 Million Euro jährlich (im Erfüllungsaufwand enthalten). Zugleich erfolgt eine Entlastung von ca. 300.000 Euro jährlich.

3. Verwaltung

Zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundesebene ca. 2,3 Millionen Euro pro Jahr und einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 0,1 Millionen Euro.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

elektronische Vorab-Fassung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich*

Vom ...

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

Artikel 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Allgemeine Vorschriften

- § 1 Ziel der Regulierung
- § 2 Anwendungsbereich
- § 3 Begriffsbestimmungen

Teil 2: Zugang und Entgelte

Abschnitt 1: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

- § 4 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur
- § 5 Rangierdienstleistungen
- § 6 Informationspflichten, Vertrieb von Fahrscheinen
- § 7 Standardisierte Angebote
- § 8 Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- § 9 Werksbahnen
- § 10 Schienennetz-Benutzungsbedingungen
- § 11 Sicherheitsleistung
- § 12 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse
- § 13 Antragstellung
- § 14 Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen
- § 15 Zuweisungsverfahren
- § 16 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Schienenwege
- § 17 Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
- § 18 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Serviceeinrichtungen
- § 19 Rechte an Zugtrassen
- § 20 Besonderes Kündigungsrecht
- § 21 Rahmenverträge
- § 22 Genehmigung von Rahmenverträgen
- § 23 Anträge auf Rahmenverträge
- § 24 Gelegenheitsverkehr
- § 25 Sondermaßnahmen bei Störungen

Abschnitt 2: Überlastete und Besondere Schienenwege

- § 26 Überlastete Schienenwege
- § 27 Kapazitätsanalyse
- § 28 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
- § 29 Besondere Schienenwege

Abschnitt 3: Entgeltregulierung

Unterabschnitt 1: Allgemeine Vorschriften

- § 30 Ziele der Entgeltregulierung
- § 31 Befugnisse der Bundesnetzagentur
- § 32 Grundlagen der Entgeltregulierung

Unterabschnitt 2: Entgelte für den Zugang zu Schienenwegen und Personenbahnhöfen

- § 33 Verfahren und Grundlagen der Entgeltgenehmigung
- § 34 Grundsätze der Kostenermittlung
- § 35 Aufwandsgleiche Kostenpositionen
- § 36 Abschreibungen
- § 37 Kapitalverzinsung
- § 38 Kostenmindernde Erlöse und Erträge
- § 39 Anreizregulierung
- § 40 Wechselwirkungen zwischen Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
- § 41 Durchführung der Anreizregulierung
- § 42 Von der Anreizregulierung ausgenommene Kosten
- § 43 Entgeltgenehmigung
- § 44 Ermittlung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege
- § 45 Anreizsystem und Entgeltbestandteile
- § 46 Ermittlung der Entgelte von Betreibern von Personenbahnhöfen
- § 47 Sonderentgelte
- § 48 Veröffentlichungspflichten
- § 49 Dokumentation der Entgeltbildung
- § 50 Dokumentation der Kosten und Erlöse

Unterabschnitt 3: Entgelte für den Zugang zu sonstigen Serviceeinrichtungen

- § 51 Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen

Teil 3: Bundesnetzagentur und Verfahren

Abschnitt 1: Bundesnetzagentur

- § 52 Aufgaben der Bundesnetzagentur
- § 53 Zusammenarbeit mit anderen Behörden
- § 54 Beschlusskammern
- § 55 Wissenschaftliche Beratung

Abschnitt 2: Befugnisse

- § 56 Allgemeine Befugnisse der Bundesnetzagentur
- § 57 Regulierung von Wartungseinrichtungen
- § 58 Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- § 59 Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur
- § 60 Nachträgliche Prüfung durch die Bundesnetzagentur
- § 61 Missbräuchliches Verhalten eines marktmächtigen Unternehmens beim Vertrieb von Fahrausweisen und Bahnstrom
- § 62 Schadensersatzpflicht, Vorteilsabschöpfung durch die Bundesnetzagentur
- § 63 Veröffentlichung von Entscheidungen der Bundesnetzagentur
- § 64 Marktbeobachtung und Studien

Abschnitt 3: Gerichtsverfahren

- § 65 Vorlage- und Auskunftspflicht der Bundesnetzagentur
- § 66 Rechtsbehelfe
- § 67 Benachrichtigung und Beteiligung der Bundesnetzagentur bei bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten

Abschnitt 4: Beirat und Monopolkommission

§ 68 Eisenbahninfrastrukturbeirat

§ 69 Gutachten der Monopolkommission

Teil 4: Verordnungsermächtigungen, Sanktions- und Schlussvorschriften

§ 70 Rechtsverordnungen

§ 71 Bußgeldvorschriften

§ 72 Übergangsvorschriften

*** Das Gesetz dient der Umsetzung der RL 91/440/EWG, 2001/14/EG**

elektronische Vorab-Fassung

Eisenbahnregulierungsgesetz

Teil 1 Allgemeine Vorschriften

§ 1 Ziele der Regulierung

Ziele der Regulierung des Eisenbahnsektors sind:

1. die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten und der Verbraucherinteressen auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte,
2. die Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten,
3. die Förderung von Investitionen und die Unterstützung von Innovationen,
4. die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes,
5. die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen und
6. die Gewährleistung eines leistungsfähigen, zuverlässigen und sicheren Betriebs der Eisenbahninfrastruktur.

§ 2 Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es findet keine Anwendung auf

1. andere Schienenbahnen, insbesondere nicht auf Magnetschwebbahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart,
2. die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom und Telekommunikationsleistungen.

Satz 2 Nummer 2 gilt nicht, soweit durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.

(2) Die §§ 19 und 20 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen sind nicht anzuwenden, soweit durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes ausdrücklich abschließende Regelungen getroffen werden. Die Bestimmungen des Teiles 2 Abschnitt 3 und die dazu auf Grund des § 70 erlassenen Rechtsverordnungen und § 61 sind abschließende Regelungen im Sinne des Satzes 1. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden bleiben unberührt.

(3) Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, ausgenommen der Artikel 101 und 102 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

§ 3 Begriffsbestimmungen

(1) Regulierungsbehörde ist die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur).

(2) Soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist, sind die Begriffsbestimmungen des § 2 Absatz 1 bis 2b, 3a bis 5 und 10 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes anzuwenden.

(3) Darüber hinaus sind im Sinne des Gesetzes

1. Eisenbahninfrastruktur: die Schienenwege und die Serviceeinrichtungen,
2. Betreiber der Serviceeinrichtung: jedes Unternehmen, das den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung von Serviceeinrichtungen der Eisenbahn zum Gegenstand hat,
3. Zugtrasse: derjenige Anteil der Schienenwegkapazität eines Betreibers der Schienenwege, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann,
4. Schienenwegkapazität: die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen, wobei die praktische Leistungsfähigkeit des Schienenweges zu Grunde zu legen ist,
5. Überlasteter Schienenweg: ein Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen und unter Berück-

- sichtigung des zu erwartenden Gelegenheitsverkehrs während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann,
6. Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität: eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Schienenwegabschnitts als überlasteter Schienenweg führen,
 7. Netz oder Schienennetz: die Gesamtheit der Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege,
 8. Netzfahrplan: die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden,
 9. Rahmenvertrag: eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers mit dem Betreiber der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode,
 10. Vertakteter Verkehr: Eisenbahnverkehrsleistung, die auf demselben Weg am selben Tage mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand zur gleichen Minute durchgeführt wird, wobei im Einzelfall Abweichungen hiervon durch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsart, insbesondere des Güterverkehrs, möglich sind,
 11. Einzelkosten: Kosten, die einer Verkehrsleistung unmittelbar zugerechnet werden können,
 12. Gemeinkosten: Kosten, die einer Verkehrsleistung nicht unmittelbar zugerechnet werden können.

Teil 2: Zugang und Entgelte

Abschnitt 1: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

§ 4 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

- (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, den Zugangsberechtigten die diskriminierungsfreie und missbrauchsfreie
 1. Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur,
 2. Erbringung der mit der Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur verbundenen Leistungen zu gewähren und
 3. Erbringung von Zusatzleistungen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören, zu gewähren. Eisenbahninfrastrukturunternehmen können darüber hinaus Nebenleistungen erbringen. Die Bedingungen der Benutzung und der Leistungserbringung nach Satz 1 müssen angemessen und für die Zugangsberechtigten nachvollziehbar sein.
- (2) Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 umfassen
 1. die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Änderung bereits angemeldeter Zugtrassen,
 2. die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom einschließlich deren Betrieb,
 3. die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen und
 4. alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Im Falle der Nummer 4 gehört auch die Weitergabe aktuell vorhandener Informationen zu Störungen und zum Laufweg zu den Pflichtleistungen. Diese beinhalten für alle Zugbewegungen der dort verkehrenden Zugangsberechtigten in anonymisierter Form die Geschwindigkeit, die Halte, den Sollfahrplan und die Darstellung, inwieweit die Koordination der Zugbewegungen von dem vereinbarten Entgelt abhängt. Werden Informationen in Form elektronischer Dateien zur Verfügung gestellt, sind sie in geeigneter Form, in einem verkehrsüblichen Dateiformat zu übermitteln.
- (3) Zusatzleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 können umfassen
 1. die Bereitstellung von Fahrstrom, Brennstoffen, den Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden,

2. kundenspezifische Leistungen für die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

Für diejenigen, die Leistungen im Sinne des Satzes 1 für den Eisenbahnverkehr erbringen, ohne Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu sein, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes für Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechend.

(4) Nebenleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach Absatz 1 Satz 2 können umfassen

1. den Zugang zum Telekommunikationsnetz,
2. die Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
3. die technische Inspektion des rollenden Materials.

(5) Betreiber der Schienenwege sind zusätzlich verpflichtet,

1. die von ihnen betriebenen Schienenwege, die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zur Nutzung bereitzustellen,
2. Zugtrassen nach Maßgabe dieses Gesetzes zuzuweisen und
3. die in Absatz 2 beschriebenen Leistungen zu erbringen.

(6) Zugangsberechtigt zur Eisenbahninfrastruktur sind

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland,
2. Unternehmen mit Sitz im Inland, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen,
3. die in § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes genannten Stellen,
4. die in § 15 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Behörden.

(7) Absatz 6 gilt entsprechend für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im
 - a) grenzüberschreitenden Personenverkehr,
 - b) Güterverkehr,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

(8) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die sich aus Absatz 1 ergebenden Ansprüche gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Insbesondere haben sie das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufzunehmen oder abzusetzen.

(9) Die Zugangsberechtigten und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbaren

1. die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung,
2. das zu entrichtende Entgelt und
3. die sonstigen Nutzungsbedingungen einschließlich die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen.

Die festzulegenden Bestimmungen über die Betriebssicherheit, die für eine Vielzahl von Zugangsberechtigten gelten sollen, sind diesen in einem verkehrsblichen Dateiformat sowie in geeigneter Form, insbesondere im Internet, zugänglich zu machen. Die Fundstelle ist in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen und den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen zu veröffentlichen. Die der Betriebssicherheit dienenden Anforderungen, die für die einzelne Nutzung erforderlich sind, werden individuell unter Berücksichtigung des Absatzes 1 zwischen den Zugangsberechtigten und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbart. § 19 Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

§ 5 Rangierdienstleistungen

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die in einer Serviceeinrichtung nicht nur vorübergehend Rangierdienstleistungen durchführen, sind verpflichtet, die Rangierdienstleistungen und die damit verbundenen Leistungen diskriminierungsfrei auch für andere Zugangsberechtigte zu erbringen. Die §§ 1, 3, 51 bis 56, 60, 63, 64 und 66 sind entsprechend anzuwenden.

§ 6 Informationspflichten, Vertrieb von Fahrscheinen

- (1) Betreiber von Personenbahnhöfen dürfen die Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die hierfür erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.
- (2) Haben Betreiber von Personenbahnhöfen und Zugangsberechtigte nach § 37 Satz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vereinbart, dass die Informationen über Abweichungen vom Fahrplan durch den Zugangsberechtigten erfolgen, müssen die Vertragsbedingungen diskriminierungsfrei und missbrauchsfrei sein. Betreiber von Personenbahnhöfen dürfen die Benutzung der von ihnen betriebenen Personenbahnhöfe nicht davon abhängig machen, dass Zugangsberechtigte sich vertraglich bereit erklären, die Information über Abweichungen vom Fahrplan zu übernehmen.
- (3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, Zugangsberechtigte rechtzeitig über Ereignisse, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus seinem Geschäftsbetrieb bekannt sind und die sich auf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur auswirken werden, zu informieren, soweit dies möglich und zumutbar ist.
- (4) Betreiber von Personenbahnhöfen haben Zugangsberechtigten die Aufstellung von Fahrscheinautomaten und sonstiger Vertriebstechik innerhalb des Bahnhofs oder auf dem Bahnsteig gegen ein angemessenes Entgelt zu gestatten. Soweit möglich und zumutbar, ist den Zugangsberechtigten gegen ein angemessenes Entgelt auch der Zugang zu vorhandenen, geeigneten Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf zu gewähren. Betreiber von Personenbahnhöfen sind nicht verpflichtet, den Fahrscheinverkauf für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übernehmen. Besorgt ein Betreiber von Personenbahnhöfen den Fahrscheinverkauf für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, muss er an den betreffenden Personenbahnhöfen auch für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Leistung auf deren Anforderung hin diskriminierungsfrei erbringen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nicht zum Fahrscheinverkauf für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet. Satz 4 gilt hierfür entsprechend.

§ 7 Standardisierte Angebote

- (1) Soweit für die Vereinheitlichung von Marktzugangsbedingungen oder die Beseitigung von Zugangshemmnissen standardisierte Angebote der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber den Zugangsberechtigten erforderlich sind, kann die Bundesnetzagentur nach Durchführung des in Absatz 2 bis 5 beschriebenen Verfahrens Festlegungen in Bezug auf die zu vereinheitlichenden Bereiche vornehmen.
- (2) Zur Vorbereitung einer Festlegung fordert die Bundesnetzagentur die von standardisierten Angeboten in diesen Bereichen betroffenen Wirtschaftskreise durch Veröffentlichung nach § 63 Absatz 2 auf, ihr innerhalb von sechs Monaten einen Vorschlag für eine Festlegung in Bezug auf diese Bereiche vorzulegen. Sie kann in dieser Aufforderung Vorgaben für die Ausgestaltung einzelner Bedingungen machen.
- (3) Wenn innerhalb der Frist kein oder kein einheitlicher Vorschlag vorgelegt wird, kann die Bundesnetzagentur einen eigenen Vorschlag zur Festlegung von Vertragsinhalten und der Aufnahme bestimmter Regelungen in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen machen.
- (4) Wird ein einheitlicher Vorschlag der von standardisierten Angeboten in den maßgeblichen Bereichen betroffenen Wirtschaftskreise vorgelegt, so prüft die Bundesnetzagentur diesen. Sie kann Änderungen vornehmen, insbesondere wenn die Vorgaben nach Absatz 1 Satz 2 nicht berücksichtigt wurden. Weicht die beabsichtigte Festlegung der Bundesnetzagentur von dem vorgelegten Vorschlag der berührten Wirtschaftskreise ab, gibt sie den Beteiligten und den von standardisierten Angeboten in den maßgeblichen Bereichen betroffenen Wirtschaftskreisen vor der Festlegung Gelegenheit zur Stellungnahme. Hierzu fordert die Bundesnetzagentur durch Veröffentlichung nach § 63 Absatz 2 auf.
- (5) Entwirft die Bundesnetzagentur einen eigenen Vorschlag für eine Festlegung, gibt sie den Beteiligten und den berührten Wirtschaftskreisen vor der Festlegung Gelegenheit zur Stellungnahme. Hierzu fordert die Bundesnetzagentur durch Veröffentlichung nach § 63 Absatz 2 auf.
- (6) Die Bundesnetzagentur macht die Festlegungsentscheidungen in ihrem Amtsblatt öffentlich bekannt und veröffentlicht sie nachrichtlich im Internet.

(7) Die Bundesnetzagentur ist befugt, die nach dieser Vorschrift erfolgten Festlegungen nachträglich zu ändern, soweit dies zur Sicherstellung des Wettbewerbs und Wahrung der sonstigen Ziele dieses Gesetzes erforderlich ist. Bei wesentlichen Änderungen gibt sie den berührten Wirtschaftskreisen vor der Festlegung Gelegenheit zur Stellungnahme. Die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt.

§ 8 Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr

(1) Bevor ein Antrag auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im grenzüberschreitenden Personenverkehr bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestellt werden kann, muss für jeden Antrag von der Bundesnetzagentur die Zugangsberechtigung festgestellt werden. Der Antrag auf Feststellung der Zugangsberechtigung muss bei der Bundesnetzagentur

1. schriftlich oder in elektronischer Form und
2. mindestens zwei Monate vor der Antragstellung auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im grenzüberschreitenden Personenverkehr gestellt werden.

(2) Die Zugangsberechtigung ist gegeben, wenn der Hauptzweck der Eisenbahnverkehrsleistungen in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liegt. Der Hauptzweck wird vermutet, wenn die Mehrzahl der Beförderungen von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erbracht wird.

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

§ 9 Werksbahnen

(1) Der Betreiber einer Werksbahn kann sich vorbehalten, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen. Das gilt auch für einen Teil der von ihm betriebenen Infrastruktur. In den in Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 genannten Fällen hat der Betreiber der Werksbahn die angeschlossenen Eisenbahnen und die an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen schriftlich von dem Vorbehalt zu unterrichten und zu gewährleisten, dass die Transportleistungen diskriminierungsfrei und missbrauchsfrei erbracht werden.

(2) Soweit sich der Betreiber einer Werksbahn nicht vorbehält, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen, ist er, soweit dies für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen erforderlich ist, verpflichtet, den diskriminierungsfreien und missbrauchsfreien Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie und missbrauchsfreie Erbringung der Leistungen zu gewähren, die er für den eigenen Güterverkehr erbringt. Der Betreiber der Werksbahn kann den freiwilligen Zugang nach Satz 1 jeweils zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode beenden. Die Beendigung wird zum Ende der Fahrplanperiode wirksam, wenn die Zugangsberechtigten, denen bislang Zugang gewährt wird, und die angeschlossenen Eisenbahnen davon schriftlich spätestens zwei Monate vor Beginn der Frist, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und 3 stellen können, unterrichtet worden sind.

(3) Gewährt der Betreiber einer Werksbahn freiwilligen Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur, ist er als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die Entgelte für die Benutzung seiner Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Leistungen so zu bemessen, dass die Wettbewerbsmög-

lichkeiten der angeschlossenen Eisenbahnen nicht missbräuchlich beeinträchtigt werden. Eine missbräuchliche Beeinträchtigung liegt insbesondere vor, wenn

1. Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der in Satz 1 genannten Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder
 2. einzelnen Eisenbahnen Vorteile gegenüber anderen Eisenbahnen eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.
- (4) Für Werksbahnen gelten im Übrigen ausschließlich die §§ 1 bis 3, 4 Absatz 4, § 6 Absatz 2, die §§ 52 bis 56, 60, 63, 64 und 66.

§ 10 Schienennetz-Benutzungsbedingungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, Benutzungsbedingungen für die Erbringung der Pflichtleistungen zu erstellen und diese

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder
2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Der Betreiber der Schienenwege hat Zugangsberechtigten auf deren Verlangen gegen Erstattung der Aufwendungen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nach Satz 1 zuzusenden.

(2) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen müssen die nach diesem Gesetz vorgeschriebenen Angaben sowie alle Bedingungen enthalten, die zur Grundlage des Zugangs zur und der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur gemacht werden. Dazu gehören insbesondere die folgenden Angaben:

1. die Art des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie die Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg, insbesondere die Informationen, die die Zugangsberechtigten für die wirtschaftliche Entscheidung über die Geltendmachung ihres Zugangsanspruchs regelmäßig benötigen,
2. die Entgeltgrundsätze nach § 48,
3. die allgemeinen Kapazitätsmerkmale des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie etwaige Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke,
4. die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität, insbesondere
 - a) das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege,
 - b) die Anforderungen an Zugangsberechtigte,
 - c) der Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens,
 - d) die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und
 - e) die Einzelheiten der Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen,
5. zu den vom Betreiber der Schienenwege aufgestellten Grundsätzen und Regeln zur Behebung von Störfällen.

Zu Satz 2 Nummer 4 ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen und der dem Verfahren über Gelegenheitsverkehre unterliegenden Anträge sicherzustellen. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

(3) Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens sieben Monate vor Ablauf der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und 3 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der Änderungen in geeigneter Form, insbesondere als synoptische Darstellung, und mit den erforderlichen Erläuterungen, beizufügen. Bei der Veröffentlichung ist darauf hinzuweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und anzugeben, auf welchem Wege diese Stellungnahmen erfolgen können.

(4) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und 3 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Sie dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren und den Vertragsschluss für die Trassen des folgenden Netzfahrplans. Mit Beginn des folgenden Netzfahrplans treten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Kraft und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode.

(5) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Sie sind für die Beteiligten verbindlich.

(6) Die Absätze 4 und 5 gelten nicht, wenn

1. es sich im Rahmen der Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen um Berichtigungen offenbar unzutreffender Darstellungen handelt,

2. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen

a) auf Grund einer vollziehbaren Anordnung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde oder

b) in Wahrnehmung der sich aus § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ergebenden Betreiberverantwortung des Betreibers der Schienenwege, insbesondere auf Grund bestandskräftiger Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden oder rechtskräftiger Urteile geändert werden müssen.

(7) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen auf dem neuesten geltenden Stand zu halten.

§ 11 Sicherheitsleistung

Eisenbahninfrastrukturunternehmen können von Zugangsberechtigten, mit Ausnahme derjenigen nach § 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4, in begründeten Fällen eine Sicherheitsleistung in angemessener Höhe im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen verlangen. Die Grundsätze für die Sicherheitsleistung sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und zusätzlich von den Betreibern der Schienenwege der Europäischen Kommission mitzuteilen.

§ 12 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen und die in § 4 Absatz 3 genannten Stellen und Unternehmen sind verpflichtet, ihnen auf Grund dieses Gesetzes vorliegende Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse Dritter zu wahren. Dies gilt nicht gegenüber der Bundesnetzagentur und den Eisenbahnaufsichtsbehörden, soweit für diese die Kenntnis der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenerfüllung erforderlich ist.

§ 13 Antragstellung

(1) Zugangsberechtigte können bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen stellen, soweit nichts anderes bestimmt ist. Der Antrag hat alle Angaben zu enthalten, die nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, um über den Antrag zu entscheiden. Der Betreiber der Schienenwege hat von dem Zugangsberechtigten fehlende Angaben unverzüglich nachzufordern. Zugangsberechtigte nach § 4 Absatz 6 Nummer 2 müssen die Zuweisung an ein von ihnen im Zeitpunkt der Antragstellung benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen. Zugangsberechtigte nach § 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4 können die Zuweisung an sich oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen, das spätestens zum Ablauf der in § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 genannten Frist dem Betreiber der Schienenwege benannt werden muss. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend für die in § 4 Absatz 2 beschriebenen Leistungen.

(2) Zugangsberechtigte können Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, bei einem dieser Betreiber der Schienenwege beantragen. Der Antrag soll bei dem Betreiber der Schienenwege gestellt werden, dessen Schienenwege überwiegend genutzt werden. Der Betreiber der Schienenwege, bei dem der Antrag gestellt worden ist, ist verpflichtet, bei den anderen

betroffenen Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen zu beantragen.

(3) Die Betreiber der Schienenwege können für die Anmeldung von Zugtrassen in mehreren Schienennetzen gemeinsame Einrichtungen schaffen. Ihre Errichtung und ihr Sitz sind entsprechend § 10 Absatz 1 Satz 1 zu veröffentlichen. Ist die Veröffentlichung erfolgt, haben Zugangsberechtigte ihre Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bei der gemeinsamen Einrichtung zu stellen.

§ 14 Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen

(1) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer wirksamen Schaffung von Schienenwegkapazitäten und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sind verpflichtet, an der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren mitzuwirken. Sie haben sicherzustellen, dass die Europäische Kommission über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachter eingeladen wird. Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22) bleiben unberührt.

(2) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 beteiligten Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Zugtrassen wesentlichen Kriterien den Zugangsberechtigten auf deren Anfrage innerhalb von drei Wochen mitzuteilen. Sie können sich dazu einer gemeinsamen Stelle bedienen.

(3) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 legen die Betreiber der Schienenwege notwendige Kapazitätsreserven für Anträge nach § 24 fest.

(4) Absatz 1 Satz 1 sowie die Absätze 2 und 3 gelten für die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege im Inland entsprechend. Sie können die dafür erforderlichen gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

§ 15 Zuweisungsverfahren

(1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, folgendes Verfahren für die Festlegung und Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans einzuhalten:

1. vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen sind
 - a) spätestens elf Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen, die Zuweisung vornehmenden Stellen nach § 14 Absatz 2 und 4 im Wege der Zusammenarbeit nach § 14 festzulegen und
 - b) im Internet zu veröffentlichen und die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen,
2. die Betreiber der Schienenwege haben im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 14 Absatz 4 unverzüglich eine gemeinsame Frist festzulegen, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können,
3. die Frist nach Nummer 2
 - a) ist entsprechend § 10 Absatz 1 Satz 1 zu veröffentlichen,
 - b) darf einen Monat nicht unterschreiten und
 - c) beginnt mit der Veröffentlichung,
4. wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, kann binnen der Frist nach Nummer 2 zu Auswirkungen des künftigen Netzfahrplans auf seine Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen Stellung nehmen;
5. ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Verfahren nach § 16 durchzuführen,
6. die Betreiber der Schienenwege haben spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu erstellen,
7. die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, allen Zugangsberechtigten, die innerhalb der nach Nummer 2 festgelegten Frist Anträge gestellt haben, mindestens einen Monat lang Gelegenheit zur

schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu geben; Beginn und Ende der Frist sind entsprechend § 10 Absatz 1 Satz 1 zu veröffentlichen,

8. die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, binnen einer von ihnen festzulegenden Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen; nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest,
9. auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs haben die Betreiber der Schienenwege ihre Angebote nach § 19 abzugeben oder die Ablehnung mitzuteilen.

Im Falle des Satzes 2 Nummer 1 bleiben die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 unberührt.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt mit Ablauf des zweiten Samstags im Dezember eines jeden Kalenderjahres. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung grundsätzlich mit Ablauf des zweiten Samstags im Juni eines jeden Kalenderjahres. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen. In diesem Fall unterrichten sie die Bundesnetzagentur und, soweit der internationale Verkehr betroffen sein könnte, über die Bundesnetzagentur zusätzlich die Europäische Kommission.

(3) Der Betreiber der Schienenwege kann in seinen Schienennetz-Benutzungsbedingungen die Form der Stellungnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 und Nummer 7 festlegen und die Übermittlung an ihn auf den elektronischen Weg beschränken. Die Stellungnahmen sind, sofern dem in der Stellungnahme nicht widersprochen wird, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 16 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Schienenwege

(1) Die Betreiber der Schienenwege haben, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften stattzugeben, soweit die Zugtrassen zur Verfügung stehen. Über Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(2) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden. In den Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist im Einzelnen anzugeben, wie der Betreiber der Schienenwege sicherstellt, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig durch die Instandhaltung beeinträchtigt werden.

(3) Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Er kann dazu Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festzulegen.

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

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

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.

(5) Bei der Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren nach Absatz 4 hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

1. bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regellentgelt zu erzielen ist,

2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 4 Nummer 1 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.

(6) Kann einer rahmenvertraglich gebundenen Schienenwegkapazität auf Grund von Nachrangigkeit im Sinne des Absatzes 4 Satz 1 oder auf Grund der Gleichrangigkeit oder der Nachrangigkeit im Sinne des Absatzes 5 Satz 1 auch innerhalb der Bandbreite keine Trasse zugewiesen werden, greifen die Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 21 Absatz 1 Satz 5 ergeben.

(7) Ist eine Entscheidung auf der Grundlage der Absätze 4 bis 6 nicht möglich, sind die betroffenen Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege aufzufordern, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlen wäre. Die Angebote sind dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über die Bundesnetzagentur zuzuleiten, die die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist nach Satz 1 über die Angebote und deren Höhe informiert. Der Betreiber der Schienenwege hat gegenüber dem Zugangsberechtigten, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, das Angebot nach § 19 Absatz 1 zu unterbreiten. Entgeltnachlässe nach § 47 Absatz 3 und 4 sind in diesen Fällen unzulässig.

§ 17 Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

(1) Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist verpflichtet, Nutzungsbedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und für die Erbringung der damit verbundenen sowie der in § 4 Absatz 3 genannten Leistungen aufzustellen und diese entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder
2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat Zugangsberechtigten auf deren Verlangen gegen Erstattung der Aufwendungen die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach Satz 1 zuzusenden.

(2) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen müssen die nach diesem Gesetz vorgeschriebenen Angaben sowie alle Bedingungen enthalten, die zur Grundlage des Zugangs zur und der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur gemacht werden. Dazu gehören insbesondere die folgenden Angaben:

1. Art und Umfang der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, die angebotenen Leistungen sowie die Zugangsbedingungen für die betreffende Serviceeinrichtung, insbesondere die Informationen, die die Zugangsberechtigten für die wirtschaftliche Entscheidung über die Geltendmachung ihres Zugangsanspruchs regelmäßig benötigen,
2. die Entgeltgrundsätze nach § 48 Absatz 2 Satz 1 bis 3 und Absatz 3,
3. die allgemeinen Kapazitätsmerkmale der Serviceeinrichtung, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, etwaige Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke sowie die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Nutzungskapazität, insbesondere
 - a) das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Nutzungskapazität durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Serviceeinrichtung,
 - b) die Anforderungen an Zugangsberechtigte,
 - c) die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens,
 - d) die Einzelheiten der Nutzungsbeschränkung von Serviceeinrichtungen,
4. die vom Betreiber der Serviceeinrichtung aufgestellten Grundsätze und Regeln zur Behebung von Störungsfällen.

Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen. Die Bundesnetzagentur kann Befreiungen von den Bestimmungen dieses Absatzes erteilen.

(3) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Sie sind für die Beteiligten verbindlich.

(4) Für Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Absatzes 3 c Nummer 2 bis 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

1. beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen sind mindestens sieben Monate vor Ablauf der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen,
 2. der Veröffentlichung ist eine Darstellung der Änderungen in geeigneter Form, insbesondere als synoptische Darstellung, erforderlichenfalls mit Erläuterungen, beizufügen, wobei bei der Veröffentlichung
 - a) darauf hinzuweisen ist, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und
 - b) anzugeben ist, auf welchem Wege diese Stellungnahmen erfolgen können,
 3. sie sind mindestens vier Monate vor Ablauf der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen,
 4. sie treten mit dem darauf folgenden Fahrplanwechsel in Kraft,
 5. sie sind als Grundlage für die Zuweisung von Kapazität des nächsten Netzfahrplans anzuwenden. Satz 1 Nummer 1 bis 5 gilt nicht, wenn
 1. es sich im Rahmen der Änderungen von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen um Berichtigungen offenbar unzutreffender Darstellungen handelt,
 2. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
 - a) auf Grund einer vollziehbaren Anordnung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde oder
 - b) in Wahrnehmung der sich aus § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ergebenden Betreiberverantwortung des Betreibers der Serviceeinrichtungen, insbesondere auf Grund bestandskräftiger Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden oder rechtskräftiger Urteile geändert werden müssen.
- (5) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen auf dem neuesten geltenden Stand zu halten.

§ 18 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Serviceeinrichtungen

- (1) Zugangsberechtigte können bei Betreibern von Serviceeinrichtungen Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung der damit verbundenen Leistungen sowie der in § 4 Absatz 3 genannten Leistungen in entsprechender Anwendung des § 13 Absatz 1 stellen.
- (2) Die Betreiber der Serviceeinrichtungen haben allen Anträgen auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung der damit verbundenen Leistungen sowie der in § 4 Absatz 3 genannten Leistungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften stattzugeben, soweit diese zur Verfügung stehen. Über diese Anträge darf ein Betreiber der Serviceeinrichtungen nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.
- (3) Die Betreiber der Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, die Instandhaltung der Serviceeinrichtungen so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.
- (4) Soweit die mit dem Zugang zu den Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen sowie die in § 4 Absatz 3 genannten Leistungen nicht vom Betreiber der Schienenwege des überwiegend genutzten Schienenweges angeboten werden, muss dieser sich darum bemühen, die Erbringung dieser Leistungen zu vermitteln.
- (5) Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, hat der Betreiber der Serviceeinrichtung durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Nutzungsbedingungen festzulegen.
- (6) Kommt eine Einigung nicht zustande, hat der Betreiber der Serviceeinrichtung Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind. Des Weiteren kann der Betreiber der Serviceeinrichtung Anträgen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder eines Halters von Eisenbahnfahrzeugen auf Zugang zu den in § 2 Absatz 3c Nummer 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Einrichtungen und auf Erbringung der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, wenn
 1. die Einrichtung von
 - a) dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder

- b) dem Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
 - c) einem mit diesen gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen betrieben wird und
2. die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Ist eine Entscheidung auf der Grundlage der Sätze 1 und 2 nicht möglich, hat der Betreiber der Serviceeinrichtung nach der Maßgabe von Kriterien zu entscheiden, die in seinen Nutzungsbedingungen enthalten sind.
- (7) Für Angebote des Betreibers der Serviceeinrichtung zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 oder die Ablehnung von Anträgen gilt § 19 Absatz 1 entsprechend.

§ 19 Rechte an Zugtrassen

(1) Nach Ablauf der Frist nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich

- 1. ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 abzugeben oder
- 2. die Ablehnung des Antrags mitzuteilen und diese zu begründen.

Die Erklärung erfolgt gegenüber

- 1. den Zugangsberechtigten oder
- 2. den von diesen benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Abweichend von Satz 2 ist das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 gegenüber den von den Zugangsberechtigten nach § 13 Absatz 1 Satz 4 oder 5 benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen abzugeben, soweit

- 1. Zugangsberechtigte im Sinne des § 4 Absatz 6 Nummer 3 oder 4 die Zuweisung an sich beantragt haben und
- 2. die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege individualvertraglich vereinbart werden sollen.

Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

(2) Zugtrassen dürfen nicht an Dritte übertragen werden. Die Benutzung von Zugtrassen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das im Auftrag des Bundes oder einer nach dem Regionalisierungsgesetz zuständigen Stelle handelt, gilt nicht als Übertragung.

(3) Das Recht, eine Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Zugangsberechtigten längstens bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

(4) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen die Befugnisse und Pflichten aus der Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 wahrnimmt. Der Betreiber der Schienenwege kann dem Wahrnehmen durch das Drittunternehmen nach Satz 1 widersprechen, wenn dieses den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt. Nimmt ein Drittunternehmen die Befugnisse und Pflichten aus der Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 wahr, so haften das Drittunternehmen und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Schienenwege als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 und die durch die Wahrnehmung entstehenden Aufwendungen.

(5) Im Fall des Absatzes 1 Satz 3 wird die Vereinbarung mit dem Zugangsberechtigten erst wirksam, wenn diejenige zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande gekommen ist. Rechte an Zugtrassen dürfen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung nicht besteht.

§ 20 Besonderes Kündigungsrecht

(1) Wird das Recht aus einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktureinrichtung, ist das Angebot gegenüber dem Dritten unter der aufschiebenden Bedin-

gung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen.

(2) Der Zugangsberechtigte, dem nach Absatz 1 Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.

§ 21 Rahmenverträge

(1) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können einen Rahmenvertrag über die Benutzung von Schienenwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat. In einem Rahmenvertrag kann für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, insbesondere festgelegt werden, inwieweit der Betreiber der Schienenwege innerhalb einer im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite zu der beantragten Zugtrasse Varianten anzubieten hat. Die im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei Trassen zur Verfügung stehen können. Der Rahmenvertrag darf nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln. Dem Zugangsberechtigten ist bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 16 Absatz 7 anzubieten.

(2) Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betroffenen Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte auch im Übrigen nicht ausschließen.

(3) Im Rahmenvertrag sind Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.

(4) Rahmenverträge dürfen, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden. Eine Rahmenfahrplanperiode hat eine Dauer von fünf Jahren. Die am [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] laufende Rahmenfahrplanperiode endet mit dem Wechsel des Netzfahrplans im Jahr 2015.

(5) Rahmenverträge sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Satz 1 gilt nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4.

(6) Unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Zugangsberechtigten ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die wesentlichen Merkmale jedes mit Zugangsberechtigten bereits geschlossenen Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen offen zu legen. Zu den wesentlichen Merkmalen gehören Informationen über die rahmenvertraglich vereinbarten Eisenbahnstrecken, die vereinbarten Bandbreiten und deren zeitliche Lagen sowie Informationen über die Laufzeit und den Beendigungszeitpunkt der geschlossenen Rahmenverträge. Die Offenlegung kann auch durch die Veröffentlichung im Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 22 Anträge auf Rahmenverträge

(1) Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages für die nächste Rahmenfahrplanperiode sind innerhalb des Zeitraums ab dem 1. Juni und bis zum 1. Juli des vierten Jahres einer Rahmenfahrplanperiode beim Betreiber der Schienenwege zu stellen. Angebote auf Abschluss eines solchen Rahmenvertrages sind spätestens ein Jahr vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode abzugeben.

(2) Über Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden. Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt nicht darin, dass ein Rahmenvertrag für eine kürzere Laufzeit als fünf Jahre angemeldet wird. Das gleiche gilt, wenn die Betriebsaufnahme des Eisenbahnverkehrsunternehmens zeitlich erst nach dem Beginn der Rahmenfahrplanperiode erfolgt.

(3) Liegen Anträge auf eine zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. § 16 Absatz 3 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(4) Kommt eine Einigung nicht zustande, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrages in entsprechender Anwendung des § 16 Absatz 4 bis 7 zu entscheiden und dem Zugangsberechtigten unverzüglich ein Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrages zu machen oder die Ablehnung mitzuteilen und diese zu begründen. Das Angebot kann nur innerhalb von 14 Werktagen angenommen werden.

(5) Nach Vertragsschluss auf der Grundlage der Koordinierung nach den Absätzen 3 und 4 können

1. weitere Rahmenverträge nach § 21 Absatz 5 Satz 1 jederzeit bis zum Ende der Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden,
2. weitere Rahmenverträge nach § 21 Absatz 5 Satz 2 jederzeit über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus geschlossen werden, wenn die vereinbarte Bandbreite und ihre zeitliche Lage für die folgenden Rahmenfahrplanperioden nicht geändert wird.

§ 23 Genehmigung von Rahmenverträgen

(1) Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur. Die Genehmigung ist zu erteilen bei einer Laufzeit

1. bis zu zehn Jahren bei Nachweis vertraglicher Bindungen, besonderer Investitionen oder sonstiger vergleichbarer Risiken,
2. bis zu 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29) geschlossen werden soll, bei Nachweis erheblicher und langfristiger Investitionen, die dem Rahmenvertrag zu Grunde liegen,
3. von mehr als 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen, sofern die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mindestens den Zeitraum des Rahmenvertrages umfassenden Abschreibungsplans, einhergehen.

Vertragliche Bindungen, Investitionen oder sonstige vergleichbare Risiken im Sinne des Satzes 2 liegen vor, wenn sie

1. eine unmittelbare räumliche und zeitliche Beziehung zu dem Rahmenvertrag aufweisen und
2. ein erhöhtes unternehmerisches Risiko verursachen, das durch den Rahmenvertrag verringert werden kann.

(2) Der Antragsteller hat dem Antrag auf Genehmigung einen Bericht über die Ermittlung des wirtschaftlichen Risikos beizufügen. Der Bericht muss zumindest

1. eine Wirtschaftlichkeitsrechnung sowie
2. eine Übersicht über die technischen und betriebswirtschaftlichen Eingangsgrößen, insbesondere
 - a) Verkehrs- und Betriebsleistung,
 - b) Verkehrsaufkommen und
 - c) schienenbezogenen Kosten- und Umsatzzahlen

enthalten. Hierbei ist die zu erwartende mittel- und langfristige Verkehrsentwicklung nach bestem Wissen zu berücksichtigen. Die Bundesnetzagentur kann ein Muster für die Übersendung des Berichts vorgeben.

(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen erteilt oder mit Auflagen verbunden werden. Treten die mit der Genehmigung verbundenen Bedingungen oder Auflagen nicht ein oder fallen die Genehmigungsvoraussetzungen weg, hat der Antragsteller die Bundesnetzagentur unverzüglich zu informieren. Die Bundesnetzagentur entscheidet sodann, ob sie die Genehmigung nach Maßgabe der verwaltungsrechtlichen Vorschriften über Rücknahme oder Widerruf aufhebt oder eine erneute Prüfung durchführt.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4.

(5) Sofern ein Betreiber der Schienenwege entsprechend § 21 Absatz 1 Rahmenverträge anbietet, kann die Bundesnetzagentur ihn dazu verpflichten, einen Musterrahmenvertrag aufzustellen. Dieser ist nach § 10 Absatz 1 Satz 1 zu veröffentlichen und der Bundesnetzagentur vor Veröffentlichung zur Prüfung vorzulegen.

§ 24 Gelegenheitsverkehr

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans binnen einer in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist, die vier Wochen nicht übersteigen darf, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen oder in einer längeren in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist angenommen werden.

(2) Abweichend von Absatz 1 hat der Betreiber der Schienenwege bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Werktagen

1. ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 abzugeben oder
2. die Ablehnung des Antrags mitzuteilen.

Der Betreiber der Schienenwege kann nur im Fall besonders aufwändiger Bearbeitung von dieser Frist abweichen. Die Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, und die daraus resultierenden Fristen sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Das Angebot kann nur innerhalb von einem Werktag angenommen werden.

(3) Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität müssen allen Zugangsberechtigten auf Verlangen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse der betroffenen Seite im Internet im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese Erstattung kann bei Vertragsschluss verrechnet werden.

(4) Die Betreiber der Schienenwege haben die voraussichtlich für Gelegenheitsverkehre erforderliche Schienenwegkapazität innerhalb des Netzfahrplans vorzuhalten, um auf zu erwartende Anträge nach den Absätzen 1 und 2 reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Schienenwegen. In den Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist das Verfahren zur Ermittlung und Festlegung der vorzuhaltenden Kapazität für Gelegenheitsverkehre zu beschreiben. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bleibt unberührt.

§ 25 Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Zur Beseitigung von Störungen des Bahnbetriebs hat der Betreiber der Schienenwege alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Der Betreiber der Schienenwege hat in Abstimmung mit der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde einen Notfallplan aufzustellen, nach dessen Maßgabe die Eisenbahnaufsichtsbehörde über gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb zu unterrichten ist und in dem die Stellen benannt sind, die darüber hinaus bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb zu unterrichten sind.

(2) Bis zur Beseitigung der Störung und deren Auswirkungen kann der Betreiber der Schienenwege, soweit es erforderlich ist, die Nutzung zugewiesener Zugtrassen ohne Ankündigung untersagen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege zur Beseitigung der Störung auf seinen Antrag Hilfe zu leisten. Sie können vom Betreiber der Schienenwege Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bleibt unberührt.

Abschnitt 2 Überlastete und besondere Schienenwege

§ 26 Überlastete Schienenwege

Liegen überlastete Schienenwege im Sinne des § 3 Absatz 3 Nummer 5 vor, hat der Betreiber der Schienenwege dies unverzüglich der Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Bundesnetzagentur mitzuteilen. Mit der Mitteilung nach Satz 1 wird der betroffene Schienenwegabschnitt für überlastet erklärt. Die Erklärung ist entsprechend § 10 Absatz 1 zu veröffentlichen. Diese Mitteilung hat auch bei Schienenwegen zu erfolgen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

§ 27 Kapazitätsanalyse

(1) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 28 umgesetzt wird.

(2) Die Kapazitätsanalyse dient der Untersuchung der Engpässe bei der Schienenwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann. Gegenstand der Analyse sind

1. der Schienenweg,
2. die Betriebsverfahren und
3. die Benutzung und deren Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität.

Zu prüfen sind insbesondere Maßnahmen zur

1. Umleitung von Zügen,
2. zeitlichen Verlagerung von Verkehrsleistungen und
3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenweges, einschließlich kurz- und mittelfristiger Abhilfemaßnahmen.

Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse jedes Zugangsberechtigten hinsichtlich der erhaltenen Angaben zu wahren.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Schienenweg als überlastet ausgewiesen wurde. Sie ist unverzüglich der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Bundesnetzagentur sowie den betroffenen Ländern vorzulegen.

§ 28 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach vorheriger Beteiligung aller Nutzer der betroffenen überlasteten Schienenwege und der betroffenen Länder einschließlich der jeweiligen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu erstellen und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Bundesnetzagentur sowie den betroffenen Ländern vorzulegen.

(2) Im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität sind darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen,
4. die möglichen betrieblichen, organisatorischen, verkehrslenkenden, infrastrukturellen und signaltechnischen Maßnahmen sowie die Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte.

Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden sollen. Hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen. Die Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen richtet sich, sofern die Maßnahmen durch den Betreiber der Schienenwege nicht ausschließlich selbst finanziert werden, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bei

1. Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes,
2. nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Maßgabe des Landesrechtes.

(3) Der Betreiber der Schienenwege darf die Entgelte nach § 45 Absatz 4 nicht erheben, wenn er

1. keinen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Der Betreiber der Schienenwege darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde weiterhin diese Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht zumutbar sind.

Die Entscheidung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde nach Satz 1 ergeht im Benehmen mit der Bundesnetzagentur, die über die Höhe der Entgelte entscheidet.

(5) Die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde und die Bundesnetzagentur können den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität jeweils im Rahmen ihrer Aufgaben beanstanden und den Betreiber der Schienenwege zur Nachbesserung verpflichten. Die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist zustän-

dig für die Prüfung, ob der Plan die in § 27 Absatz 2 und § 28 Absatz 2 aufgeführten Inhalte vollständig enthält.

(6) Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ist entsprechend § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 zu veröffentlichen, sobald keine Beanstandungen nach Absatz 5 mehr vorliegen.

§ 28 Besondere Schienenwege

Sind mehrere geeignete Schienenwege vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen und diesen darin bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsleistungen nicht von der Nutzung der betreffenden Schienenwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist und die betreffenden Fahrzeuge den technischen Betriebsmerkmalen des Schienenweges entsprechen.

Abschnitt 3: Entgeltregulierung

Unterabschnitt 1: Allgemeine Vorschriften

§ 30 Ziele der Entgeltregulierung

Die Entgeltregulierung stellt eine den in § 1 genannten Zielen der Regulierung entsprechende Entgeltfestsetzung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicher. Sie hat insbesondere das Ziel, eine Diskriminierung oder missbräuchliche Behinderung oder wirtschaftliche Ausnutzung von Zugangsberechtigten durch die Preisgestaltung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verhindern und einen effizienten Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu fördern. Die Bundesnetzagentur hat darauf zu achten, dass Entgeltregulierungsmaßnahmen in ihrer Gesamtheit aufeinander abgestimmt sind.

§ 30 Befugnisse der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur kann, soweit dies zur Vorbereitung und Durchführung von Entgeltgenehmigungsverfahren einschließlich der Ausgestaltung und Anwendung der Anreizregulierung nach den §§ 39 bis 42 erforderlich ist, anordnen, dass

1. ihr von Eisenbahninfrastrukturunternehmen Angaben zum Leistungsangebot, dem entsprechenden aktuellen und erwarteten Umsatz, den aktuellen und erwarteten Absatzmengen und dazugehörigen Kosten sowie zu den voraussehbaren Auswirkungen auf die Zugangsberechtigten und sonstige Unterlagen und Angaben zur Verfügung gestellt werden, die zur sachgerechten Ausübung ihres Entgeltregulierungsrechts auf Grund dieses Gesetzes erforderlich sind, und
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Nachweis der Kosten in einer Form ausgestalten, die es der Bundesnetzagentur ermöglicht, die für die Entgeltregulierung auf Grund dieses Gesetzes erforderlichen Daten zu erheben, zu speichern und zu nutzen.

Die Angaben für nicht regulierte Leistungen können dabei zusammengefasst werden. Die Bundesnetzagentur kann zusätzlich die Übermittlung der Unterlagen nach den Nummern 1 und 2 auf Datenträgern und in einer bestimmten Datenstruktur anordnen. Das Unternehmen hat die Übereinstimmung mit den schriftlichen Unterlagen zu versichern.

§ 32 Grundlagen der Entgeltregulierung

(1) Die Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für die damit verbundenen Leistungen müssen angemessen, diskriminierungsfrei, transparent und dürfen nicht ungünstiger sein, als sie von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in vergleichbaren Fällen für Leistungen innerhalb ihres Unternehmens oder gegenüber gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen angewendet und tatsächlich oder kalkulatorisch in Rechnung gestellt werden.

(2) Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, im Interesse einer wirtschaftlichen Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der

Europäischen Union auch bei der Gestaltung der Entgelte zusammenzuarbeiten. Sie können die dafür erforderlichen, geeigneten gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

(3) Die Bundesnetzagentur hat, soweit Belange des Schienenpersonennahverkehrs berührt sind, die jeweils betroffenen Länder über die Einleitung von Verfahren und auf Verlangen über den weiteren Verlauf des Verfahrens zu unterrichten.

Unterabschnitt 2: Entgelte für den Zugang zu Schienenwegen und Personenbahnhöfen

§ 33 Verfahren und Grundlagen der Entgeltermittlung

(1) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege für die Erbringung der Pflichtleistungen sowie der Betreiber von Personenbahnhöfen für den Zugang einschließlich der damit verbundenen Leistungen bedürfen der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte und die Entgeltgrundsätze den Anforderungen der Absätze 2 und 3 und der §§ 34 bis 46 entsprechen.

(2) Zur Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Schienenwege für die Erbringung der Pflichtleistungen sowie der Betreiber von Personenbahnhöfen für den Zugang einschließlich der damit verbundenen Leistungen werden zunächst die Infrastrukturkosten für die Leistungserbringung nach Maßgabe einer kalkulatorischen Rechnung ermittelt und anschließend an die Entwicklung für den Entgeltberechnungszeitraum angepasst. Die Ermittlung erfolgt für Körbe von Leistungen. Auf der Basis der ermittelten Infrastruktur-Kosten wird, soweit die Kosten der Anreizregulierung unterliegen, von der Bundesnetzagentur ein Preispfad je Korb zur Gestaltung einer Anreizregulierung festgelegt. Eine angemessene Verzinsung des gesamten eingesetzten Kapitals nach § 37 ist zu berücksichtigen. Die auf Grund des Preispfades festgelegten Kostenreduzierungen müssen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch tatsächlich erreichbar sein.

(3) Die Entgelte sind auf Grundlage der nach den §§ 34 bis 38 bestimmten Infrastrukturkosten und nach Maßgabe der in den §§ 44 bis 47 beschriebenen Entgeltbildungsmethoden zu ermitteln.

§ 34 Grundsätze der Ermittlung der Infrastrukturkosten

(1) Die für die Entgeltbildung der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber der Personenbahnhöfe anzusetzenden Infrastrukturkosten bestehen aus den aufwandsgleichen Kosten (§ 35), den Abschreibungen (§ 36) und der Kapitalverzinsung (§ 37) abzüglich sonstiger Erträge und Erlöse (§ 38) nach Maßgabe einer Kostenrechnung.

(2) In der Kostenrechnung sind nur Einzelkosten und Gemeinkosten und Vermögensgegenstände zu berücksichtigen, die der Leistungsbereitstellung zuzurechnen sind. Kosten und Vermögensgegenstände, die sich nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand im Sinne des Satzes 1 direkt zurechnen lassen, sind über eine sachgerechte und stetige Schlüsselung der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen. Die Bundesnetzagentur kann Festlegungen zur Schlüsselung solcher Kosten und Vermögensgegenstände treffen.

§ 35 Aufwandsgleiche Kostenpositionen

(1) Aufwandsgleiche Kostenpositionen sind nach § 34 zu berücksichtigende Einzel- und Gemeinkosten der Schienenwege oder der Personenbahnhöfe, die betrieblichen, periodengerechten und ordentlichen Aufwand der Infrastrukturbetreiber nach Maßgabe der Gewinn- und Verlustrechnung darstellen. Erkenntnisse über künftige Entwicklungen müssen in einer sachgerechten Fortschreibung für die Entgeltgenehmigungsperiode berücksichtigt werden.

(2) Betriebsfremde Aufwendungen, periodenfremde Aufwendungen sowie außerordentliche Aufwendungen und Erträge sind in der Kostenrechnung nicht zu berücksichtigen. Aufwendungen sind der Periode zuzuordnen, für die sie anfallen. Die Bundesnetzagentur kann unter Berücksichtigung der in § 1 genannten Ziele Festlegungen zur Gewährleistung der Berücksichtigung außerordentlicher Aufwendungen und Erträge sowie einer sachgerechten Verteilung dieser außerordentlichen Aufwendungen und Erträge auch während einer laufenden Regulierungsperiode treffen, soweit diese Aufwendungen und Erträge die Kosten spürbar beeinflussen würden.

§ 36 Abschreibungen

(1) Die Wertminderung der zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ist als Kostenposition bei der Ermittlung der Infrastrukturkosten in Ansatz zu bringen. Hierbei sind die bilanziellen Abschreibungen anzusetzen.

(2) Baukostenzuschüsse, die auf Grund von Vereinbarungen mit den Betreibern der Schienenwege oder den Betreibern der Personenbahnhöfe zur Finanzierung von Investitionen gewährt werden, werden bei der Ermittlung der Abschreibungen nicht berücksichtigt. Dies gilt sowohl für Investitionen in das Bestandsnetz als auch für Neubau oder Ausbau von Eisenbahninfrastruktur.

§ 37 Kapitalverzinsung

(1) Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung.

(2) Die Bundesnetzagentur legt die Zinssätze für die Betreiber der Schienenwege sowie die Zinssätze für die Betreiber von Personenbahnhöfen fest. Für die Verzinsung des Fremdkapitals ist ein kalkulatorischer Zinssatz anzusetzen. Für die Verzinsung des Eigenkapitals werden je ein einheitlicher Zinssatz für die Betreiber der Schienenwege sowie ein einheitlicher Zinssatz für Betreiber von Personenbahnhöfen zu Grunde gelegt.

§ 38 Kostenmindernde Erlöse und Erträge

Die Infrastrukturkosten mindern sich um sonstige Erlöse und Erträge und aktivierte Eigenleistungen abzüglich sowie diesen zuzuordnenden Kosten, soweit sie sachlich der Erbringung entgeltgenehmigungspflichtiger Leistungen zuzurechnen sind.

§ 39 Anreizregulierung

(1) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber der Personenbahnhöfe werden durch eine Methode bestimmt, die effizienzorientierte Anreize setzt. Die Anreizregulierung nach Satz 1 beinhaltet die Vorgabe von Preisobergrenzen, die für die Höhe der Nutzungsentgelte innerhalb eines bestimmten Zeitraums unter Berücksichtigung der Maßgrößen

1. Ausgangsentgeltniveau,
2. gewichtete Steigerungsrate der regulierten Preise,
3. Steigerungsrate der Vorleistungspreise,
4. Effizienzvorgaben inklusive einer allgemeinen oder sektoralen Produktivitätsentwicklung,
5. Qualitätsvorgaben sowie
6. Zuwendungen

gelten und die Erzielung der Verzinsung des eingesetzten Kapitals erlauben. Hierfür wird ein Preispfad bestimmt, in dem die Erwartung zum Ausdruck kommt, in welcher Höhe die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Kosten durch wirtschaftliches Handeln senken können. Der Preispfad gibt Preisobergrenzen vor, die sich auf einzelne Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder auf Leistungen dieser Unternehmen beziehen. Bei der Bestimmung der Effizienzvorgaben für Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen Analysen unter Verwendung verschiedener Methoden vorgenommen werden. Die Bestimmung des Preispfades erfolgt im Rahmen eines Beschlusskammerverfahrens unter Beteiligung des Eisenbahnsektors. Entsprechende Effizienzvergleiche können sowohl national als auch international, sektorübergreifend oder unternehmensintern durchgeführt werden. Die Bundesnetzagentur kann Festlegungen zur Durchführung, näheren Ausgestaltung und zu den Verfahren des Effizienzvergleichs treffen.

(2) Der Zeitraum der Regulierungsperiode im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 soll in der Regel fünf Jahre betragen.

§ 40 Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

Laufzeiten von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund oder den Ländern und den verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen mit der Laufzeit der Regulierungsperioden abgestimmt werden. In der Regel sollen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen daher mit einer Regulierungsperiode beginnen und enden.

§ 41 Durchführung der Anreizregulierung

(1) Vor jeder Regulierungsperiode ist ein Ausgangsentgeltniveau seitens der Bundesnetzagentur zu bestimmen. Maßgeblich für die Bestimmung dieses Entgeltniveaus ist das zuvor durch die Bundesnetzagentur ermittelte Kostenniveau. Hierfür analysiert die Bundesnetzagentur die Aufwands- und Ertragsituation der einzelnen Unternehmen auf Basis der vorstehenden Vorschriften und ermittelt so die zur Erbringung von Pflichtleistungen und verbundenen Leistungen angefallenen Infrastrukturkosten und die erwirtschafteten Erlöse. Ausgehend von dem festgelegten Ausgangsentgeltniveau gibt der Preispfad unter Berücksichtigung der in Absatz 1 Satz 2 genannten Maßgrößen die Obergrenze für die Nutzungsentgelte vor.

(2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ordnet seine Leistungen unterschiedlichen Körben zu. Bei Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Personenbahnhöfen wird die Markttragfähigkeit Berücksichtigung finden.

(3) Bei der Anreizregulierung werden die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen jeweils aufzugebenden Qualitätsvorgaben berücksichtigt. Soweit es sich um ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt, welches mit dem Bund oder einem Land eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen hat, ersetzen die zur Sicherung der Qualität vorgesehenen vertraglichen Vereinbarungen im Sinne der §§ 54 bis 61 des Verwaltungsverfahrensgesetzes die in der Anreizregulierung vorgesehene Qualitätsregulierung. Der Preispfad enthält daher keine Qualitätsvorgabe, soweit bereits Regelungen durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach Satz 2 getroffen sind.

(4) Auf Grund der Verschiedenartigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen können diese von der Bundesnetzagentur in Gruppen, die sich durch ähnliche strukturelle Merkmale auszeichnen, zusammengefasst werden.

(5) Die Bundesnetzagentur kann zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ausnahmen von der hier vorgesehenen Regulierung definieren, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

§ 42 Von der Anreizregulierung ausgenommene Kosten

Bei der Festlegung des Preispfades im Rahmen der Anreizregulierung nach § 39 Absatz 1 sind Kosten ausgenommen, soweit und solange das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachweist, dass

1. diese aus einer konkreten gesetzlichen Verpflichtung entstehen,
2. diese aus einer Verpflichtung auf der Grundlage von bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Verträgen über die Sicherung von Arbeitsplätzen entstehen,
3. sie für Maßnahmen entstehen, die erforderlich sind, um die Sicherheit in erheblichem Maße zu erhöhen oder
4. es sich um von ihm nicht beeinflussbare Infrastrukturkosten handelt.

§ 43 Entgeltgenehmigung

(1) Die Betreiber der Schienenwege können für das Erbringen von Pflichtleistungen und die Betreiber von Personenbahnhöfen können für den Zugang und die damit verbundenen Leistungen keine anderen als die genehmigten oder sich aus der Anwendung der Vorschriften dieses Gesetzes ergebenden Entgelte vereinbaren. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung auf Grund des Satzes 1 unwirksam, gilt das genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

(2) Die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze ist mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder in elektronischer Form bei der Bundesnetzagentur zu beantragen. Die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze ist zusammen zu beantragen. Dem Antrag ist der Bericht nach § 49 beizufügen. Die Bundesnetzagentur hat dem Antragsteller den

Eingang des Antrags in Textform zu bestätigen. Nicht mit dem Antrag vorgelegte Unterlagen werden nur berücksichtigt, wenn dadurch die Einhaltung der Fristen, insbesondere nach Absatz 5, nicht gefährdet wird. Im Einzelfall kann die Bundesnetzagentur während des Verfahrens weitere für die Prüfung des Antrages erforderliche Unterlagen oder Auskünfte anfordern; diese müssen nur dann Berücksichtigung finden, wenn sie innerhalb einer von der Bundesnetzagentur gesetzten Frist vom beantragenden Betreiber der Schienenwege oder Betreiber von Personenbahnhöfen vorgelegt werden. Satz 6 gilt für nachgereichte Angaben und Unterlagen entsprechend.

(3) Die Bundesnetzagentur veröffentlicht die beantragten Entgelte und die beantragten Entgeltgrundsätze auf ihrer Internetseite. Sie setzt hierbei eine Frist fest, binnen derer Hinzuziehungsanträge nach § 54 Absatz 4 Nummer 3 gestellt und Stellungnahmen nach § 54 Absatz 5 abgegeben werden können.

(4) Die Genehmigung ist mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen.

(5) Die Genehmigung kann unter Bedingungen erteilt oder mit Auflagen verbunden werden. Trifft die Bundesnetzagentur innerhalb von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen keine Entscheidung, so gelten das beantragte Entgelt und die Entgeltgrundsätze als unter dem Vorbehalt des Widerrufs genehmigt. Satz 2 gilt nicht, wenn die Unterlagen unvollständig waren, die Bundesnetzagentur wegen unrichtiger Angaben oder wegen einer nicht rechtzeitig oder nicht vollständig erteilten Auskunft nicht entscheiden kann und die Bundesnetzagentur dies dem Antragsteller vor Ablauf der Frist nach Satz 2 unter Angabe der Gründe mitgeteilt hat. Wird eine Genehmigung nicht innerhalb der Frist nach Absatz 4 Satz 1 beantragt, oder liegt ein Fall des Satzes 3 vor, kann die Bundesnetzagentur ein vorläufiges Entgelt festsetzen und von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren einleiten. Für die Fiktion der Genehmigung gilt im Übrigen § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(6) Die Bundesnetzagentur kann die in Absatz 1 aufgeführten Eisenbahninfrastrukturunternehmen ganz oder teilweise von den in Absatz 1 genannten Genehmigungspflichten befreien, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen

1. Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung oder

2. Personenbahnhöfe nach dem Aufkommen von Reisenden

von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beschränkung auf einzelne Betreiber von Eisenbahninfrastruktur ist möglich.

(7) Beinhalten Entgeltgenehmigungen die Genehmigung eines vertraglich bereits vereinbarten Entgelts, so wirken sie bis zu einem halben Jahr zurück auf den Zeitpunkt der erstmaligen Leistungsbereitstellung. Das Gericht kann im Verfahren nach § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung die vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht; der Darlegung einer Vereitelung oder Erschwerung im Sinne des § 123 Absatz 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung bedarf es nicht. Verpflichtet das Gericht die Bundesnetzagentur zur Erteilung einer Genehmigung für ein höheres Entgelt, so entfaltet diese Genehmigung die Rückwirkung nach Satz 1 zum Zeitpunkt der Klageerhebung und nur, wenn eine Anordnung nach Satz 2 ergangen ist. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur bis zum Ablauf von zwei Monaten nach Klageerhebung gestellt und begründet werden.

§ 44 Ermittlung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege

(1) Die Entgelte für Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sind in Euro pro Trassenkilometer auszuweisen. Mit diesem Entgelt sind alle Pflichtleistungen abgegolten.

(2) Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, mit ihren Entgelten die für die Erbringung der Pflichtleistungen nach den §§ 34 bis 38 erforderlichen Kosten zu decken. Auf Antrag, der mit dem Antrag nach § 43 Absatz 2 zu verbinden ist, kann die Bundesnetzagentur hiervon Ausnahmen zulassen, wenn die Kosten anderweitig gedeckt werden oder die Kostenunterdeckung voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird.

(3) Die Entgelte für Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sind unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 32 Absatz 1 so zu bilden, dass auf die Einzelkosten nachvollziehbare und diskriminierungsfreie Aufschläge erhoben werden. Bei der Erhebung der Aufschläge kann der Betreiber der Schienenwege

1. je nach den Verkehrsleistungen

a) Schienenpersonenfernverkehr,

- b) Schienenpersonennahverkehr oder
- c) Schienengüterverkehr oder

2. nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen unterscheiden, um die in § 1 genannten Ziele zu erreichen, insbesondere auch um die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsleistung unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeit, auch im intermodalen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Die Preisobergrenzen nach den §§ 39 bis 41 sind einzuhalten. Die Bundesnetzagentur kann Verkehrsleistungen, die von einer Stelle, die Aufgaben nach § 1 des Regionalisierungsgesetzes wahrnimmt, mit einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich vereinbart werden, als Marktsegment im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 festlegen.

(4) Die in Absatz 3 genannten Aufschläge sind so zu bilden, dass die Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeit an den Gemeinkosten beteiligt werden. Innerhalb der Verkehrsleistungen sind die Aufschläge in jedem Fall so zu bilden, dass die Marktsegmente unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeit an den Gemeinkosten beteiligt werden.

(5) Die Höhe der Entgelte darf nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer Verzinsung nach § 37 erbringen können.

§ 45 Anreizsystem und Entgeltbestandteile

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat seine Entgelte für Pflichtleistungen so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihm selbst deutliche Anreize zur nachhaltigen Verringerung von betrieblich relevanten Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege muss die tatsächliche Wirkung des Systems zur Setzung von Anreizen nach Absatz 1 erfassen und auf Aufforderung gegenüber der Bundesnetzagentur nachweisen. Die Grundsätze dieses Systems haben für das gesamte Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege zu gelten. Betreiber der Schienenwege, auf deren Infrastruktur keine wesentlichen betrieblich relevanten Störungen auftreten und deren Leistungsfähigkeit der absehbaren Nachfrage nach Schienenwegkapazitäten genügt, können auf Antrag durch die Bundesnetzagentur von den in Absatz 1 sowie den in Satz 1 und 2 genannten Verpflichtungen befreit werden. Die Befreiung kann längstens für drei Jahre erteilt werden. Ein Folgeantrag ist frühestens ein Jahr vor Ablauf der Befreiung zulässig.

(3) Das Entgelt für Pflichtleistungen kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist. Das Entgelt für Pflichtleistungen des Schienengüterverkehrs ist nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren. Die Differenzierung soll Anreize für die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine Lärm mindernde Bremstechnik setzen. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden.

(4) Das Entgelt für Pflichtleistungen kann zudem einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf einem bestimmtem Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) Bei nicht vertragsgemäßem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom sind die Entgelte, ohne dass es eines Minderungsverlangens bedarf, zu mindern.

(6) Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in Absatz 3 und 4 genannten Entgeltkomponenten und das Entgelt für die Pflichtleistungen über angemessene Zeiträume gemittelt werden.

§ 46 Ermittlung der Entgelte von Betreibern von Personenbahnhöfen

(1) Entgelte der Betreiber von Personenbahnhöfen sind in Euro je Halt auszuweisen. Mit diesem Entgelt sind alle mit dem Zugang verbundenen Leistungen abgegolten.

(2) Betreiber von Personenbahnhöfen haben die Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen und die damit verbundenen Leistungen in entsprechender Anwendung des § 42 Absatz 3 bis 5 und § 45 Absatz 1, 2, 5 und 6 zu bemessen.

§ 47 Sonderentgelte

(1) Im Fall künftiger Investitionsvorhaben oder von Vorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen worden sind, darf der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben streckenbezogen höhere Entgelte ausweisen, wenn die Investitionsvorhaben oder Vorhaben eine Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten des Schienenweges oder eine Verminderung der Kosten bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Zu einer derartigen Entgelterhebung können auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos gehören.

(2) Finanziert ein anderer als der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber von Personenbahnhöfen Investitionen in die Schienenwege oder die Personenbahnhöfe, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. § 36 Absatz 3 bleibt unberührt. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden. Die Regelungen nach Satz 1 sind in den Entgeltgrundsätzen darzulegen.

(3) Entgeltnachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Personenbahnhöfen eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, soweit nicht in Absatz 4 etwas anderes geregelt ist. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(4) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Streckenabschnitte oder die Betreiber von Personenbahnhöfen für im Einzelnen angegebenen Personenbahnhöfe Entgeltregelungen einführen, die

1. für alle Zugangsberechtigten gelten und

2. in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der

a) Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder

b) Benutzung von Strecken oder Personenbahnhöfen mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden. Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für eine bestimmte Strecke oder einen bestimmten Personenbahnhof erhoben werden.

Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche Entgeltnachlässe zu gewähren.

(5) Die Sonderentgelte sind Teil der Entgeltgenehmigung nach § 33 Absatz 1 und § 43.

§ 48 Veröffentlichungspflichten

(1) Die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Personenbahnhöfe sind verpflichtet, die für ihre Infrastruktur geltenden Entgelte und Sonderentgelte einen Monat vor dem Beginn der nach § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bestimmten Frist nach § 10 Absatz 1 auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen und Zugangsberechtigten auf Anfrage gegen Erstattung der Auslagen unverzüglich in Textform mitzuteilen.

(2) Die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Personenbahnhöfe haben in einem gesonderten Abschnitt ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen unter Berücksichtigung insbesondere der Vorgaben in § 32 Absatz 1 ihre Entgeltgrundsätze darzulegen. Dieser Abschnitt hat alle Regelungen zur Entgelterhebung zu enthalten. Es müssen Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Informationen zu den Entgelten für die in § 4 Absatz 2 bis 4 aufgeführten Leistungen und die mit dem Zugang zu Personenbahnhöfen verbundenen Leistungen enthalten sein. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 44 bis 47 angewandt werden. Hierzu sind insbesondere die zur Entgeltdifferenzierung herangezogenen Kriterien darzustellen.

(3) Die verwendeten Kostenrechnungsmethoden sind so zu beschreiben, dass mindestens die wichtigsten Kostenarten und die Regeln der Kostenzuweisung aufgeführt werden. Dieser Abschnitt muss ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen sowie Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Rechtsfolgen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten.

§ 49 Dokumentation der Entgeltbildung

(1) Die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Personenbahnhöfe haben dem Antrag auf Genehmigung einen Bericht über die Ermittlung der Entgelte beizufügen. Der Bericht muss zumindest enthalten:

1. eine vollständige Darstellung der Grundlagen der Ermittlung der Entgelte sowie sonstiger Aspekte, die aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für die Bildung der Entgelte wesentlich sind,
2. eine Gegenüberstellung der bisherigen Entgelte sowie der beantragten Entgelte und ihrer jeweiligen Kalkulation,
3. die Begründung für die Änderung der Entgelte,
4. einen Nachweis der Kalkulation der Entgelte auf Basis der Entgeltgrundsätze und
5. einen Anhang.

(2) Die Angaben in dem Bericht müssen einen sachkundigen Dritten in die Lage versetzen, ohne weitere Informationen die Ermittlung der Entgelte und deren Übereinstimmung mit den Entgeltbildungsvorschriften vollständig nachzuvollziehen. Der Bericht nebst Anhang ist zehn Jahre nach Übermittlung an die Bundesnetzagentur aufzubewahren. Die Bundesnetzagentur kann ein Muster und ein einheitliches Format für die Übersendung in Papier wie auch für die elektronische Übermittlung vorgeben.

(3) Der nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 zu erstellende Anhang zu dem Bericht nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 muss Folgendes enthalten:

1. die für die Berechnung der Entgelte relevante Mengenstruktur sowie
2. die erforderlichen Erläuterungen zu der in Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 bis 4 dargelegten Bildung der Entgelte.

(4) Die Durchführung des § 47 Absatz 1 bis 4 ist in für sachkundige Dritte nachvollziehbarer Weise zu dokumentieren.

(5) Die Bundesnetzagentur kann in Abhängigkeit von der Größe und Bedeutung des Unternehmens für den Wettbewerb, insbesondere im Hinblick auf

1. eine geringe Streckenlänge und Betriebsleistung der Schienenwege und
 2. ein geringes Aufkommen von Reisenden der Personenbahnhöfe
- auf Angaben nach Absatz 1 bis 3 ganz oder teilweise verzichten.

§ 50 Dokumentation der Kosten und Erlöse

(1) Die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Personenbahnhöfe haben den zur Bestimmung der Preisobergrenze angeforderten Daten einen Bericht beizufügen. Der Bericht muss zumindest enthalten:

1. eine Darlegung der Kosten- und Erlöslage des abgeschlossenen Kalenderjahrs, wobei diese sowohl die Kosten umfassen, die sich unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs ergeben sowie die Kosten, die durch die Bereitstellung der Infrastruktur entstehen,
2. die Kosten des Unternehmens, aufgeteilt nach Leistungen, Kostenarten sowie nach Einzel- und Gemeinkosten,
3. Angaben, die für die Bestimmung der in den §§ 34 bis 38 und § 47 Absatz 1 und 2 genannten Infrastrukturkosten erforderlich sind; hierzu gehören insbesondere leistungs- und infrastrukturbezogene Daten in Zusammenhang mit den entsprechenden Kostendaten,
4. sonstige Aspekte, die aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für die Bildung der Entgelte wesentlich sind,
5. einen Anhang.

Im Falle des Satzes 2 Nummer 1 ist danach zu trennen, ob die Kostennachweise den Einzelkosten oder den Gemeinkosten zugeordnet werden können. Die Bundesnetzagentur kann im Falle des Satzes 2 Nummer 3 festlegen, welche konkreten leistungs- und infrastrukturbezogenen Daten erforderlich sind. Soweit Nachweise über Kosten oder Erlöse in dem Bericht enthalten sind, hat die Darstellung einschließlich der Zuwendungen Dritter zu erfolgen. Bei der Darstellung können die Angaben für Zuwendungen sowie für nicht regulierte Leistungen jeweils zusammengefasst werden.

(2) Die Angaben in dem Bericht müssen einen sachkundigen Dritten in die Lage versetzen, ohne weitere Informationen die Ermittlung der Entgelte und deren Übereinstimmung mit den Entgeltbildungsvorschriften vollständig nachzuvollziehen. Der Bericht nebst Anhang zehn Jahre ist nach der Übermittlung an die Bundesnetzagentur aufzubewahren. Die Bundesnetzagentur kann ein Muster und ein einheitliches Format für die Übersendung in Papier wie auch für die elektronische Übermittlung vor-

geben.

(3) Der zu dem Bericht nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 zu erstellende Anhang muss enthalten:

1. die für die Berechnung der Entgelte wesentliche Mengenstruktur,
2. den Betriebsabrechnungsbogen des Eisenbahninfrastrukturbetriebs oder vergleichbare Unterlagen,
3. die nach § 34 Absatz 2 festgelegten Schlüssel zur Aufteilung der Gemeinkosten und Vermögensgegenstände sowie deren Änderung sowie
4. Erläuterungen zu allen Sachverhalten, die im Zusammenhang mit Absatz 1 Nummer 1 bis 4 im Bericht anzugeben sind.

(4) Die Durchführung des § 47 Absatz 1 und 2 ist in für sachkundige Dritte nachvollziehbarer Weise zu dokumentieren.

(5) Die Bundesnetzagentur kann in Abhängigkeit von der Größe und Bedeutung des Unternehmens für den Wettbewerb, insbesondere im Hinblick auf

1. eine geringe Streckenlänge und Betriebsleistung der Schienenwege und
 2. ein geringes Aufkommen von Reisenden der Personenbahnhöfe
- auf Angaben nach Absatz 1 bis 3 ganz oder teilweise verzichten.

(6) In Vorbereitung auf die erste Regulierungsperiode haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesnetzagentur spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Bericht nach Absatz 1 auf Basis des laufenden Jahres sowie des vorangegangenen Jahres sowie die Planwerte für das folgende Jahr zur Verfügung zu stellen.

Unterabschnitt 3: Entgelte für den Zugang zu sonstigen Serviceeinrichtungen

§ 51 Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen

(1) Wer Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Absatz 3c Nummer 1, 3 bis 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betreibt, hat seine Entgelte für den Zugang einschließlich der damit verbundenen Leistungen so zu bemessen, dass die Wettbewerbsmöglichkeiten der Zugangsberechtigten nicht missbräuchlich beeinträchtigt werden. Eine missbräuchliche Beeinträchtigung liegt insbesondere vor, wenn

1. Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der in Satz 1 genannten Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder
2. einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.

(2) Betreiber der Serviceeinrichtungen im Sinne des Absatzes 1 haben ihre Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile sich selbst und den Eisenbahnverkehrsunternehmen deutliche Anreize zur nachhaltigen Verringerung von betrieblich relevanten Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten. § 45 Absatz 2 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend.

(3) Finanziert ein anderer als der Betreiber der Serviceeinrichtung im Sinne des Absatzes 1 Investitionen in die Infrastruktur, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. § 36 Absatz 3 bleibt unberührt. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden. Einzelheiten der Regelungen nach Satz 1 sind in den Entgeltgrundsätzen darzulegen.

(4) Die Entgelte sind, soweit sich aus diesem Gesetz nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen. § 45 Absatz 4 gilt entsprechend.

(5) § 48 Absatz 1 gilt entsprechend für die Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen.

Teil 3 Bundesnetzagentur und Verfahren

Abschnitt 1 Bundesnetzagentur

§ 52 Aufgaben der Bundesnetzagentur

(1) Die Bundesnetzagentur überwacht, soweit es sich nicht um Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden handelt, die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes

erlassenen Rechtsverordnungen sowie des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder Europäischen Union, ausgenommen der Artikel 101 und 102 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, und von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, soweit sie den Gegenstand dieses Gesetzes betreffen. Die Aufgaben der Bundesnetzagentur umfassen auch Genehmigungen auf der Grundlage der in Satz 1 genannten Vorschriften.

(2) Die Bundesnetzagentur untersteht insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Dienstaufsicht wird im Rahmen der der Bundesnetzagentur nach Absatz 1 zugewiesenen Tätigkeit durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt. Allgemeine Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der Fachaufsicht sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(3) Die Bundesnetzagentur legt den gesetzgebenden Körperschaften des Bundes in jedem Jahr, in dem ein Gutachten nach § 69 erstellt wird, einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet Eisenbahnen vor, der eine Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnmarktes mit den wesentlichen Marktdaten enthält.

§ 53 Zusammenarbeit mit anderen Behörden

(1) Die Bundesnetzagentur und die Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie die Kartellbehörden sind unabhängig von der gewählten Verfahrensart verpflichtet, Informationen, die für die Erfüllung der Aufgaben der jeweils anderen Behörde von Bedeutung sein können, auszutauschen. Alle übermittelten Informationen sind in dem Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. Beweisverwertungsverbote sowie Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten bleiben davon unberührt. Vor Abschluss des Verfahrens soll der auskunftserteilenden Behörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

(2) Trifft die Bundesnetzagentur Entscheidungen nach Teil 2 und Teil 3 Abschnitt 2 dieses Gesetzes, gibt sie dem Bundeskartellamt rechtzeitig vor Abschluss des Verfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme. Führt das Bundeskartellamt im Bereich der Eisenbahnen Verfahren nach den §§ 19 und 20 Absatz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder Artikel 102 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, gibt sie der Bundesnetzagentur rechtzeitig vor Abschluss des Verfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme.

(3) In den Fällen des § 41 Absatz 5, § 43 Absatz 6 sowie der §§ 57 und 61 entscheidet die Bundesnetzagentur im Einvernehmen mit dem Bundeskartellamt, wobei das Einvernehmen nur hinsichtlich folgender Entscheidungen erforderlich ist:

1. nach § 41 Absatz 5 und § 43 Absatz 6 bezüglich der Feststellung, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist,
2. nach § 57 bezüglich
 - a) der Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Markts oder der Marktsegmente und
 - b) der Feststellung, dass sich Verhältnisse entwickelt haben, die einem funktionierenden sowie tragfähigen Wettbewerb ganz oder teilweise entsprechen, sowie
3. nach § 61 bezüglich
 - a) der Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Marktes und
 - b) der Feststellung der marktbeherrschenden Stellung und
 - c) der Feststellung des sachlich und räumlich relevanten vorgelagerten oder nachgelagerten Märkte und
 - d) der Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

(4) Soweit sich Entscheidungen der Bundesnetzagentur nach den §§ 56, 57 und 60 auf Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden auswirken können, trifft die Bundesnetzagentur sie im Benehmen mit der jeweils zuständigen Behörde. Absatz 1 Satz 1 und 2 gelten entsprechend.

(5) Die Bundesnetzagentur ist verpflichtet, anderen Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union Angaben über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis zu übermitteln, soweit dies dem Ziel dient, zur Koordinierung der Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Union beizutragen. Zur Absicherung einheitlicher Regulierungsentscheidungen gegenüber der jeweiligen einzigen Anlaufstelle im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird

sich die Bundesnetzagentur mit den Regulierungsstellen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie der Schweiz, soweit diese für die durch die Zuweisungsentscheidung betroffenen Eisenbahninfrastrukturen zuständig sind, ins Benehmen setzen.

§ 54 Beschlusskammern

(1) Die Bundesnetzagentur entscheidet durch Beschlusskammern. Satz 1 ist bei Entscheidungen in den Fällen des § 64 und für die Erhebung von Gebühren nach dem Bundesgebührengesetz nicht anzuwenden. Die Entscheidungen der Beschlusskammern ergehen durch Verwaltungsakt.

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

(3) Die Beschlusskammern entscheiden in der Besetzung mit einem oder einer Vorsitzenden und zwei Beisitzern oder Beisitzerinnen. Der oder die Vorsitzende, die Beisitzer und die Beisitzerinnen müssen die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes erworben und ein rechtswissenschaftliches, wirtschaftswissenschaftliches oder ingenieurwissenschaftliches Studium abgeschlossen haben. Mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer muss die Befähigung zum Richteramt haben. In den Fällen des § 59 Absatz 1 Nummer 2 kann der oder die Vorsitzende anstatt der Beschlusskammer entscheiden, sofern die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung ergeht.

(4) Soweit nicht durch Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes geregelt, leitet die Beschlusskammer ein Verfahren von Amts wegen oder auf Antrag ein. An dem Verfahren vor der Beschlusskammer sind beteiligt

1. der Antragsteller,
2. die Unternehmen, gegen die sich das Verfahren richtet,
3. die Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Bundesnetzagentur auf deren Antrag zu dem Verfahren hinzugezogen hat.

Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass die Entgeltregulierungsmaßnahmen entsprechend § 30 in ihrer Gesamtheit aufeinander abgestimmt sind, sind in der Geschäftsordnung der Bundesnetzagentur Verfahren vorzusehen, die vor Erlass von Entscheidungen umfassende Abstimmungs-, Auskunfts- und Informationspflichten der jeweiligen Beschlusskammern und der Abteilungen vorsehen.

(5) Die Beschlusskammer hat den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Den Personen, die von dem Verfahren berührte Wirtschaftskreise vertreten, kann die Beschlusskammer in geeigneten Fällen Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchführen. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen ist für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, oder die Gefährdung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.

(6) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Unterbleibt eine Kennzeichnung oder Vorlage einer freigegebenen Fassung, kann die Beschlusskammer von der Zustimmung der Beteiligten zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Beschlusskammer die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme durch andere Beteiligte die vorlegenden Personen und anderen betroffene Beteiligte anhören.

§ 55 Wissenschaftliche Beratung

(1) Die Bundesnetzagentur kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen der Regulierung wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Die Mitglieder der Kommissionen müssen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs über ausgewiesene volkswirtschaftliche, betriebs-

wirtschaftliche, technologische oder rechtliche Erfahrungen und wissenschaftliche Kenntnisse verfügen.

(2) Die Bundesnetzagentur kann sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben fortlaufend wissenschaftlich beraten lassen, insbesondere bei der Aufbereitung und Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für die Überwachung der Vorschriften des Eisenbahnrechtes über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Abschnitt 2: Befugnisse

§ 56 Allgemeine Befugnisse der Bundesnetzagentur

(1) Die Bundesnetzagentur kann in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 52 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden und den für sie tätigen Personen die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die dort genannten Vorschriften oder die Festlegungen erforderlich sind. Maßnahmen gegen die einzigen Anlaufstellen im Sinne des Artikels 13 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 können nur getroffen werden, soweit sich die Entscheidung der jeweiligen einzigen Anlaufstelle auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar auswirkt.

(2) Soweit Trassen im Vorfeld der Erstellung eines Netzfahrplans im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geplant und abschließend festgelegt werden, kann die Bundesnetzagentur geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass die Nutzungsinteressen der Zugangsberechtigten bei der Planung und Festlegung der auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Trassen angemessen berücksichtigt werden.

(3) Die Bundesnetzagentur kann zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben von den nach Absatz 1 Satz 1 Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen, ihr und ihren Beauftragten innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden

1. das Betreten der Geschäftsräume und Eisenbahninfrastrukturen, die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegen, zu gestatten und
2. die Einsichtnahme in Bücher, Geschäftspapiere, Dateien und sonstige Unterlagen zu gestatten, diese zu prüfen, vor Ort zu kopieren sowie auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen.

Die Bundesnetzagentur kann Umfang und Form der ihr nach Satz 1 Nummer 2 zu übermittelnden Informationen, insbesondere die zulässigen Datenträger und Übertragungswege sowie eine Frist für die Übermittlung bestimmen.

(4) Die Bundesnetzagentur kann zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben von den nach Absatz 1 Satz 1 Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen,

1. Auskünfte auch über die wirtschaftlichen Verhältnisse der nach Absatz 1 Satz 1 Verpflichteten zu erteilen sowie Unterlagen heraus zu geben,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und
4. Hilfsdienste zu leisten.

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 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde. Die Bundesnetzagentur darf die ihr nach Satz 1 erteilten Auskünfte und Unterlagen erheben, speichern und nutzen, soweit dies zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erforderlich ist.

(5) Die Bundesnetzagentur kann ihre Anordnungen nach diesem Gesetz nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

§ 57 Regulierung von Wartungseinrichtungen

(1) Die Bundesnetzagentur hat unverzüglich ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] eine Prüfung des Marktes in Bezug auf den Zugang zu Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c

Nummer 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchzuführen. Diese Prüfung hat das Ziel festzustellen, ob und inwieweit sich bei dem Zugang zu Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auf Märkten oder in Marktsegmenten Verhältnisse entwickelt haben, die einem funktionierenden und tragfähigen Wettbewerb ganz oder teilweise entsprechen. Die Untersuchung und die Feststellung nach Satz 2 sind im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Eine nachrichtliche Veröffentlichung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur kann erfolgen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, soweit eine Veröffentlichung nach Absatz 1 Satz 3 erfolgt ist, zu bestimmen, dass im Umfang der veröffentlichten Feststellung bestimmte eisenbahnregulierungsrechtlichen Verpflichtungen der betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen von diesen nicht weiter einzuhalten sind. In der Rechtsverordnung nach Satz 1 sind die betroffenen Verpflichtungen genau zu bezeichnen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann seine Befugnis nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, auf die Bundesnetzagentur übertragen.

§ 58 Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Bundesnetzagentur zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
4. die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss, die Ablehnung oder die nachträgliche Änderung eines Rahmenvertrages,
5. die beabsichtigte Entscheidung, die Zugangsberechtigten aufzufordern, ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlen wäre,
6. die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen und von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen, soweit sie nicht bereits nach anderen Vorschriften dieses Gesetzes der Genehmigung unterliegen,
7. die beabsichtigte Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010.

Als teilweise Ablehnung im Sinne der Nummern 1 bis 3 gelten nicht solche Veränderungen von Inhalten der Trassenanmeldung, die im Rahmen der Verfahren nach § 16 Absatz 3 einvernehmlich erfolgen. Die beabsichtigten Entscheidungen nach Satz 1 Nummer 1 bis 5 und 7 sind zu begründen. Die Bundesnetzagentur kann Festlegungen zur Ausgestaltung der Mitteilungen aus Satz 1 treffen.

§ 59 Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur

(1) Die Bundesnetzagentur kann nach Eingang einer Mitteilung nach § 58 innerhalb von

1. zehn Werktagen die beabsichtigte Entscheidung nach § 58 Satz 1 Nummer 1, 3 und 5,
2. einem Werktag die beabsichtigte Entscheidung nach § 58 Satz 1 Nummer 2,
3. zwei Monaten die beabsichtigte Entscheidung nach § 58 Satz 1 Nummer 4,
4. zwei Monaten die beabsichtigte Neufassung oder Änderung nach § 58 Satz 1 Nummer 6,
5. zwei Monaten die beabsichtigte Festlegung nach § 58 Satz 1 Nummer 7

ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigten Entscheidungen, Festlegungen, Neufassungen und Änderungen nicht den in § 52 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften und den Festlegungen entsprechen. Abweichend von Satz 1 Nummer 3 beträgt die Frist für die Ablehnung bei Entscheidungen über Rahmenverträge nach § 22 Absatz 5 Nummer 1 einen Monat. Für

die Entscheidung nach Nummer 5 gilt § 53 Absatz 4 Satz 2 entsprechend.

(2) Vor Ablauf der

1. in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 genannten Fristen kann die beabsichtigte Entscheidung dem Zugangsberechtigten nicht wirksam mitgeteilt werden,
2. in Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 genannten Frist dürfen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sowie Entgeltgrundsätze und die Festlegung der Entgelthöhen nicht in Kraft treten und nicht angewendet werden,
3. in Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 genannten Frist können die Zugtrassen nicht wirksam nach Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 festgelegt werden.

§ 60 bleibt unberührt.

(3) Übt die Bundesnetzagentur ihr Ablehnungsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 unter Beachtung der Vorgaben der Bundesnetzagentur zu entscheiden,
2. treten im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 4 die Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der vorgesehenen Entgeltgrundsätze oder die Festlegung der Entgelthöhen insoweit nicht in Kraft und dürfen insoweit nicht angewendet werden,
3. sind die Trassen im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 5 unter Beachtung der Vorgaben der Bundesnetzagentur erneut festzulegen.

(4) Die Bundesnetzagentur kann auf eine Mitteilung nach § 58 ganz oder teilweise im Voraus verzichten. Sie kann ihren Verzicht auf einzelne Eisenbahninfrastrukturunternehmen beschränken. Dies gilt insbesondere, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

§ 60 Nachträgliche Prüfung durch die Bundesnetzagentur

(1) Die Bundesnetzagentur kann von Amts wegen

1. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen,
 2. Regelungen über die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte und sonstiger Entgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens
- überprüfen.

(2) Die Bundesnetzagentur kann mit Wirkung für die Zukunft

1. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Bedingungen nach Absatz 1 Nummer 1 oder der Entgeltregelungen nach Absatz 1 Nummer 2 nach ihren Maßgaben verpflichten oder
2. Bedingungen nach Absatz 1 Nummer 1 oder Entgeltregelungen nach Absatz 1 Nummer 2 für ungültig erklären,

soweit diese nicht den in § 52 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften entsprechen. Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten nicht für Entgelte oder Entgeltgrundsätze, die nach §§ 33 Absatz 1, 43 in einem Prüfungsverfahren genehmigt wurden.

(3) Kommt eine Vereinbarung über den Zugang nach § 4 Absatz 9 oder über einen Rahmenvertrag nach § 21 nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Bundesnetzagentur auf Antrag oder von Amts wegen überprüft werden. Antragsberechtigt sind die Zugangsberechtigten, deren Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigt sein kann. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach Satz 1 angenommen werden kann. Überprüft werden können insbesondere

1. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen,
2. das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
3. die Höhe oder Struktur der Wege- und sonstigen Entgelte.

Die Bundesnetzagentur hat die Beteiligten aufzufordern, innerhalb einer angemessenen Frist, die zwei Wochen nicht überschreiten darf, alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Nach Ablauf dieser Frist hat die Bundesnetzagentur über den Antrag binnen zwei Monaten zu entscheiden. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Beeinträchtigt im Fall des Absatzes 3 die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Antragstellers auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,

1. verpflichtet die Bundesnetzagentur das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung oder

2. entscheidet die Bundesnetzagentur über die Geltung des Vertrags oder des Entgeltes, erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam und setzt die Vertragsbedingungen oder Entgelte fest.

§ 61 Missbräuchliches Verhalten von marktmächtigen Unternehmen beim Vertrieb von Fahrausweisen und Bahnstrom

- (1) Beim Angebot von Fahrstrom und dem Vertrieb von Fahrscheinen für Dritte ist die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Unternehmen verboten.
- (2) Eine marktbeherrschende Stellung liegt vor, wenn das Unternehmen oder die Unternehmen keinem wesentlichen Wettbewerb ausgesetzt sind oder im Verhältnis zu ihren Wettbewerbern eine überragende Marktstellung einzeln oder in ihrer Gesamtheit innehaben; hierbei sind insbesondere in Bezug auf das Unternehmen oder die Unternehmen in ihrer Gesamtheit der Marktanteil, die Finanzkraft, der Zugang zu den Beschaffungs- oder Absatzmärkten, die Verflechtungen mit anderen Unternehmen, der tatsächliche oder potentielle Wettbewerb durch andere Unternehmen, die Fähigkeit Angebot und Nachfrage auf andere Waren oder Leistungen umzustellen, sowie die Möglichkeit der Marktgegenseite auf andere Unternehmen auszuweichen, zu berücksichtigen. § 19 Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gilt entsprechend.
- (3) Ein Missbrauch liegt insbesondere vor, wenn Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung
 1. Entgelte fordern oder sonstige Bedingungen fordern, die nur auf Grund der marktbeherrschenden Stellung durchsetzbar sind,
 2. sich selbst oder Unternehmen, die im Sinne des Artikels 3 Absatzes 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 miteinander verbunden sind, beim Angebot von Fahrstrom oder beim Vertrieb von Fahrscheinen den Zugang zu ihren intern genutzten oder am Markt angebotenen Leistungen zu günstigeren Bedingungen oder Entgelten ermöglichen, als sie es anderen Unternehmen einräumen, sofern sie nicht nachweisen, dass die Einräumung ungünstigerer Bedingungen sachlich gerechtfertigt ist,
 3. andere Unternehmen gegenüber gleichartigen Unternehmen ohne sachlich gerechtfertigten Grund unmittelbar oder mittelbar unterschiedlich behandeln,
 4. ungünstigere Entgelte oder sonstige Geschäftsbedingungen fordern, als sie es selbst auf vergleichbaren Märkten von gleichartigen Unternehmen fordern, es sei denn, dass der Unterschied sachlich gerechtfertigt ist oder
 5. sich weigern, einem anderen Unternehmen gegen angemessenes Entgelt oder angemessene Bedingungen Zugang zu ihren intern genutzten oder am Markt angebotenen Leistungen zu gewähren, wenn es dem anderen Unternehmen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen ohne den Zugang nicht möglich ist, auf dem vorgelagerten oder nachgelagerten Markt als Wettbewerber der Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung oder mit ihnen verbundene Unternehmen im Sinne des Artikels 3 Absatzes 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 tätig zu werden; dies gilt nicht, wenn die Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung nachweisen, dass die Gewährung des Zugangs aus betriebsbedingten oder sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zumutbar ist.
- (4) Die Bundesnetzagentur kann ein Unternehmen, das gegen Absatz 1 verstößt, - auch unter Setzen einer Frist - verpflichten, die Zuwiderhandlung gegen Absatz 1 abzustellen. Sie kann dem Unternehmen alle Maßnahmen aufgeben, die erforderlich sind, um die Zuwiderhandlung wirksam abzustellen. Sie kann insbesondere Verträge ganz oder teilweise für unwirksam erklären oder Änderungen der Entgelte oder der Bedingungen verlangen. § 56 Absatz 3 bis 5 gilt entsprechend.

§ 62 Schadensersatzpflicht, Vorteilsabschöpfung durch die Bundesnetzagentur

- (1) Wenn ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Verstoß gegen §§ 4 bis 6 vorsätzlich oder fahrlässig begeht, ist es zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. § 33 Absatz 3 bis 5 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gilt entsprechend.
- (2) Hat das Unternehmen oder ein mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenes Unternehmen vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine der in § 52 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften oder gegen eine Entscheidung der Bundesnetzagentur verstoßen und dadurch einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt, kann die Bundesnetzagentur
 1. die Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils anordnen und
 2. dem jeweiligen Unternehmen die Zahlung eines entsprechenden Geldbetrags auferlegen.

§ 34 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gilt entsprechend. Bei der Bemessung des wirtschaftlichen Vorteils sind unmittelbare oder mittelbare wirtschaftliche Nachteile, die das Unternehmen durch den Verstoß oder anlässlich des Verstoßes erlitten hat, nicht zu berücksichtigen.

§ 63 Veröffentlichung von Entscheidungen der Bundesnetzagentur

(1) Die Bundesnetzagentur veröffentlicht die nach den §§ 56 bis 57 und §§ 59 bis 61 getroffenen Entscheidungen. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren veröffentlichen.

(2) Die Veröffentlichungen erfolgen im Amtsblatt der Bundesnetzagentur und nachrichtlich auf deren Internetseite.

§ 64 Marktbeobachtung und Studien

(1) Die Bundesnetzagentur führt zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben, insbesondere zur Herstellung von Markttransparenz, eine Marktbeobachtung bei den Eisenbahnen und Zugangsberechtigten durch. Die Bundesnetzagentur kann darüber hinaus zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben gesonderte Erhebungen zur Erstellung von Studien und Marktanalysen im Einzelfall unter Beachtung des hiermit für die Zugangsberechtigten und die Eisenbahnen verbundenen Aufwands durchführen.

(2) Zur Durchführung der Marktbeobachtung und der gesonderten Erhebungen im Einzelfall kann die Bundesnetzagentur bei den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen vorliegende Informationen und Daten auch außerhalb von konkreten Prüfungen in einer von ihr vorgegebenen Form verlangen, insbesondere über

1. Betriebs- und Verkehrsleistungen,
2. Verkehrsaufkommen,
3. Fahrzeugbestände,
4. die wirtschaftlichen Verhältnisse,
5. schienenbezogene Kosten-, Umsatz- und Renditekennzahlen,
6. die Erfüllung der Veröffentlichungspflichten sowie
7. die Ausstattung der Schienenwege und Serviceeinrichtungen.

Abschnitt 3: Gerichtsverfahren

§ 65 Vorlage- und Auskunftspflicht der Bundesnetzagentur

(1) Für die Vorlage von Urkunden oder Akten, die Übermittlung elektronischer Dokumente oder die Erteilung von Auskünften durch die Bundesnetzagentur ist § 99 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung anzuwenden. An die Stelle der obersten Aufsichtsbehörde tritt die Bundesnetzagentur.

(2) Auf Antrag eines Beteiligten entscheidet das Gericht der Hauptsache durch Beschluss darüber, ob die Unterlagen vorzulegen sind oder nicht vorgelegt werden dürfen. Werden durch die Vorlage von Unterlagen nach Absatz 1 Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse betroffen, verpflichtet das Gericht die Behörde zur Vorlage, soweit es für die Entscheidung darauf ankommt, andere Möglichkeiten der Sachaufklärung nicht bestehen und nach Abwägung aller Umstände des Einzelfalls das Interesse an der Vorlage der Unterlagen das Interesse des Betroffenen an der Geheimhaltung überwiegt.

(3) Der Antrag ist innerhalb eines Monats zu stellen, nachdem das Gericht den Beteiligten die Entscheidung der Bundesnetzagentur über die Vorlage der Unterlagen bekannt gegeben hat. Die Bundesnetzagentur hat die Unterlagen auf Aufforderung des Gerichts vorzulegen. § 100 der Verwaltungsgerichtsordnung ist nicht anzuwenden.

(4) Die Mitglieder des Gerichts sind zur Geheimhaltung verpflichtet. Die Entscheidungsgründe dürfen Art und Inhalt der geheim gehaltenen Unterlagen nicht erkennen lassen.

(5) Gegen eine Entscheidung des Gerichts, wonach die Unterlagen vorzulegen sind oder vorgelegt werden dürfen, ist die Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht gegeben. Über die Beschwerde entscheidet der für die Hauptsache zuständige Revisionsssenat. Für das Beschwerdeverfahren gelten Absatz 3 Satz 2 und 3 und Absatz 4 sinngemäß.

(6) Sind nach der unanfechtbaren Entscheidung des Gerichts Unterlagen nicht vorzulegen oder dürfen sie nicht vorgelegt werden, reicht das Gericht, im Beschwerdeverfahren das Beschwerdegericht, die ihm nach Absatz 3 Satz 2 vorgelegten Unterlagen umgehend an die Bundesnetzagentur zurück.

(7) Der Inhalt dieser Unterlagen darf der gerichtlichen Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden, es sei denn, alle Beteiligten haben ihr Einverständnis erteilt.

§ 66 Rechtsbehelfe

(1) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur haben keine aufschiebende Wirkung.

(2) In den Fällen, in denen die Bundesnetzagentur durch eine Beschlusskammer entscheidet, findet ein Vorverfahren nicht statt. Satz 1 gilt auch soweit der Vorsitzende anstatt der Beschlusskammer entscheidet.

(3) In den Fällen, in denen die Bundesnetzagentur eine Entscheidung nach § 43 getroffen hat, sind alle von dem Entgelt betroffenen Zugangsberechtigten klagebefugt. Das Gericht kann in Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes ein vorläufiges Entgelt anordnen, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Antrag begründet ist.

(4) Über Klagen gegen Beschlusskammerentscheidungen der Bundesnetzagentur entscheidet das für den Sitz der Bundesnetzagentur zuständige Oberverwaltungsgericht im ersten Rechtszug. Gegen das Urteil des Oberverwaltungsgerichts steht den Beteiligten die Revision an das Bundesverwaltungsgericht zu, wenn das Oberverwaltungsgericht oder auf Beschwerde gegen die Nichtzulassung das Bundesverwaltungsgericht sie zugelassen hat. Im Übrigen gilt § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung.

§ 67 Benachrichtigung und Beteiligung der Bundesnetzagentur bei bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten

(1) Die Gerichte haben die Bundesnetzagentur über alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz ergeben, zu unterrichten. Dies gilt auch, wenn die Entscheidung eines Rechtsstreits ganz oder teilweise von einer Entscheidung abhängt, die nach diesem Gesetz zu treffen ist. Die Gerichte haben der Bundesnetzagentur auf Verlangen Abschriften von allen Schriftsätzen, Protokollen, Verfügungen und Entscheidungen zu übersenden.

(2) Der Präsident oder die Präsidentin der Bundesnetzagentur kann, wenn er oder sie es zur Wahrung des öffentlichen Interesses als angemessen erachtet, einen Angehörigen der Bundesnetzagentur als Vertreter bestellen, der befugt ist, vor Gericht schriftliche Erklärungen abzugeben, auf Tatsachen und Beweismittel hinzuweisen, den Terminen beizuwohnen, in ihnen Ausführungen zu machen und Fragen an Parteien, Zeugen und Sachverständige zu richten. Schriftliche Erklärungen der vertretenden Personen sind den Parteien von den ordentlichen Gerichten mitzuteilen.

Abschnitt 4: Beirat und Monopolkommission

§ 68 Eisenbahninfrastrukturbeirat

(1) Bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen wird ein besonderer Beirat für Fragen des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur gebildet. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat nach Satz 1 besteht aus jeweils neun Mitgliedern des Deutschen Bundestages und neun Vertretern oder Vertreterinnen des Bundesrates; die Vertreter oder Vertreterinnen des Bundesrates müssen Mitglied einer Landesregierung sein oder diese politisch vertreten. Auf den Beirat sind § 5 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 bis 5 und § 6 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung tritt.

(2) Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat die Aufgabe,

1. die Bundesnetzagentur bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Erstellung des Berichts nach § 52 Absatz 3 zu beraten,

2. der Bundesnetzagentur Vorschläge für die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit zu machen.

Er ist gegenüber der Bundesnetzagentur berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Die Bundesnetzagentur ist insoweit auskunftspflichtig.

§ 69 Gutachten der Monopolkommission

(1) Die Monopolkommission erstellt alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs und die Frage beurteilt, ob ein wirksamer Wettbewerb im Sinne des § 1 besteht, die Anwendung der Vorschriften des Eisenbahnrechts würdigt und zu sonstigen aktuellen wettbewerbspolitischen Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Eisenbahnen Stellung nimmt. Das Gutachten soll in dem Jahr abgeschlossen sein, in dem kein Hauptgutachten nach § 44 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vorgelegt wird.

(2) Die Monopolkommission leitet ihr Gutachten der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung legt das Gutachten den gesetzgebenden Körperschaften unverzüglich vor und nimmt zu ihm innerhalb einer angemessenen Frist nach der Vorlage Stellung. Das Gutachten nach Absatz 1 wird von der Monopolkommission zu dem Zeitpunkt veröffentlicht, zu dem es von der Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt wird.

Teil 4: Verordnungsermächtigungen, Sanktions- und Schlussvorschriften

§ 70 Rechtsverordnungen

(1) Zu den in § 1 genannten Zwecken wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen für den Bereich der Eisenbahnen zu erlassen über Regulierungsvorgaben für

1. eine kostenbasierte Entgeltbildung und
2. effizienzorientierte Anreize für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können insbesondere Regelungen getroffen werden über

1. die nähere Ausgestaltung der Anreizregulierung und ihrer Durchführung,
2. die Bildung von Preisobergrenzen für die Entgelte für die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur,
3. den Zeitraum, für den Preisobergrenzen gültig sind,
4. die zur Bildung der Preisobergrenzen erforderlichen Maßgrößen, Ausgangsentgeltniveau, gewichtete Steigerungsrate der regulierten Preise, Steigerungsrate der Vorleistungspreise, Effizienzvorgaben inklusive einer allgemeinen oder sektoralen Produktivitätsentwicklung und Qualitätsvorgaben sowie Zuwendungen,
5. die anzuwendenden Körbe,
6. die Anforderungen an eine Gruppenbildung,
7. die Voraussetzungen für vereinfachte Verfahren gegenüber näher zu bestimmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit nur geringer Bedeutung für den Eisenbahnverkehrssektor,
8. die Einhaltung der Preisobergrenzen,
9. das Verfahren, durch welches die Einführung neuer Produkte angemessen berücksichtigt wird,
10. die Voraussetzungen und Anwendungsfälle der Festlegungen der Bundesnetzagentur, die diese im Rahmen der Anreizregulierung treffen kann,
11. die Erhebung und Verwertung der für die Vorbereitung und Durchführung einer Anreizregulierung gebotenen Daten durch die Bundesnetzagentur einschließlich des Zeitpunkts, der Frequenz, des Umfangs und der Struktur der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu liefernden Daten.

(2) Zur Ausgestaltung des Entgeltbestandteils nach § 45 Absatz 3 Satz 2 und 3 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. Kriterien zur lärmabhängigen Differenzierung von Zugfahrten,
2. die Höhe der Differenzierung von Trassenpreisen,
3. Verfahren zur Abrechnung der lärmabhängigen Preiskomponente,
4. die Umsetzung von Durchführungsrechtsakten der Europäischen Kommission zu lärmabhängigen Trassenpreisen.

Unter der Voraussetzung, dass eine solche Anlastung umweltbezogener Auswirkungen auch im Straßengüterverkehr erfolgt, kann durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung des Bundesrates abweichend von § 45 Absatz 3 Satz 4 bestimmt werden, dass zusätzliche Einnahmen durch eine lärmabhängige Trassenpreiskomponente erzielt werden können und wie diese zu verwenden sind.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 2 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums der Finanzen, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

§ 71 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 33 Absatz 1 Satz 1 ein dort genanntes Entgelt erhebt,
2. entgegen § 48 Absatz 1 ein Entgelt oder ein Sonderentgelt nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig veröffentlicht;
3. entgegen § 61 Absatz 1 eine marktbeherrschender Stellung missbräuchlich ausnutzt;
4. einer Rechtsverordnung nach § 70 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 8 oder Nummer 10 oder nach Absatz 2 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist; oder
5. einer vollziehbaren Anordnung nach § 61 Absatz 4 Satz 1 oder Satz 2 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Bundesnetzagentur.

§ 72 Übergangsvorschriften

Die Vorschriften des

1. Teil 2 und
2. Teil 3 Abschnitt 2

sind erstmals auf die nächste auf den ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] folgende Netzfahrplanperiode anzuwenden.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Dieses Gesetz dient

1. der Gewährleistung
 - a) eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und
 - b) eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene,
2. der Sicherstellung
 - a) der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur und
 - b) eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene sowie
3. der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3b wird aufgehoben.

b) Absatz 3c wird wie folgt gefasst:

„(3c) Serviceeinrichtungen sind

1. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme,

2. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen von Personenbahnhöfen, die der Anzeige von Reiseauskünften dienen, sowie Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,
3. Güterbahnhöfe und -terminals,
4. Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen, einschließlich der Verladegleise,
5. Rangierbahnhöfe, Rangier- und Zuführungsgleise,
6. Zugbildungseinrichtungen,
7. Abstellgleise,
8. Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen und
9. Hafengebäude.“

c) Folgender Absatz 10 wird angefügt:

„(10) Werksbahnen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Davon umfasst ist eine Eisenbahninfrastruktur, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur betreibt, oder für die mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen dient. Dem Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 steht nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder an der Infrastruktur ansässiger Unternehmen durchgeführt werden.“

3. § 3 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die nicht von Absatz 1 erfassten Eisenbahnen sowie Werksbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen.“

4. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können zur Durchführung ihrer Aufgaben von den nach Absatz 2 Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen, ihr und ihren Beauftragten innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden

1. das Betreten der Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen zu gestatten,
 2. das Betreten von sowie das unentgeltliche Mitfahren in Eisenbahnfahrzeugen, ohne dass es eines Fahrausweises bedarf, zu gestatten,
 3. die Einsichtnahme in Bücher, Geschäftspapiere, Dateien und sonstige Unterlagen zu gestatten, diese zu prüfen, vor Ort zu kopieren sowie auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
 4. die amtliche Verwahrung von Gegenständen sowie Aufzeichnungen über Fahrtverlauf, Zugmeldungen und Störungen zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse zu gestatten.
- Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können Umfang und Form der ihr nach Satz 1 Nummer 3 und 4 zu übermittelnden Informationen, insbesondere die zulässigen Datenträger und Übertragungswege sowie eine Frist für die Übermittlung bestimmen;“

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können zur Durchführung ihrer Aufgaben von den nach Absatz 2 Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen,

1. Auskünfte zu erteilen sowie Unterlagen herauszugeben;
2. Nachweise zu erbringen;
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.“

bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Die Pflicht zur Erteilung von Auskünften und Herausgabe von Unterlagen nach Satz 1 Nummer 1 erstreckt sich auch auf

1. personenbezogene Daten,
2. Informationen und Daten über die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und ihre Berechnungsgrundlagen,

3. das aktuelle und nach den Anmeldungen zu erwartende Verkehrsaufkommen,
 4. das Sicherheitsmanagement,
 5. das Instandhaltungskonzept,
 6. Fahrzeugbestände und ihren Zustand,
 7. die Ausstattung und den Zustand der Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie
 8. weitere sicherheitsrelevante oder für die Erfüllung der Aufgaben erforderliche Informationen.
- Die Eisenbahnaufsichtsbehörden dürfen die ihnen nach Satz 1 herauszugebenden Daten erheben, speichern und nutzen, soweit dies für die Durchführung ihrer Aufgaben erforderlich ist.“

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Die vorgenannten Verpflichtungen treffen auch diejenigen, die Bahnanlagen dauerhaft zu bahnfremden Zwecken nutzen. Sie haben die Maßnahmen der Eisenbahnaufsichtsbehörden zu dulden.“

d) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme im Inland instand halten, und die für sie tätigen Personen sind verpflichtet, den nach § 5 Absatz 1a, 1b, 1e, 1f und 2 zuständigen Aufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht auch verdachtsunabhängig zu gestatten, Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu untersuchen. Sie haben dazu die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. Findet die Instandhaltung im Ausland statt, sollen die Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden die Prüfung nach Satz 1 ermöglichen.“

5. Nach § 6 Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur darf dem übernehmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Genehmigung erst erteilt werden, wenn die Genehmigung des abgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens entsprechend nach Maßgabe der verwaltungsrechtlichen Vorschriften zurückgenommen oder widerrufen worden ist.“

6. Nach § 9b wird folgender § 9c eingefügt:

„§ 9 c Überwachung der Entflechtungsvorschriften

Die Einhaltung der §§ 8 bis 9a wird von der Bundesnetzagentur überwacht.“

7. § 11 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. die dauernde Einstellung
 - a) des Betriebes einer Strecke,
 - b) des Betriebes einer Serviceeinrichtung oder
 2. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,
- so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.“

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Ein Angebot an Dritte ist entbehrlich, wenn die Infrastruktureinrichtung nicht gesondert betrieben werden kann.“

8. Dem § 12 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten.“

9. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Im Übrigen gilt § 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Eine Werksbahn hat angrenzenden Eisenbahnen für deren eigenen Güterverkehr den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn eine Nutzung aus Gründen des Betriebs der Werksbahn nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Im Fall des Satzes 1 hat die Werksbahn den

Anschluss unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.“

10. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14 Eisenbahninfrastrukturkataster

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt führt ein Kataster über die Infrastruktur aller Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen in Deutschland.

(2) Das Kataster enthält

1. die folgenden Kontaktdaten der jeweiligen Betreiber

a) Name und Vorname,

b) Name der Firma,

c) Adresse der Firma,

d) Telekommunikationsverbindungen der Firma und

2. Lagepläne oder andere gleich geeignete Übersichten der gesamten Infrastruktur.

Betreiber von Eisenbahninfrastruktur haben dem Eisenbahn-Bundesamt diese Daten und Unterlagen in elektronischer Form zu übermitteln und anzugeben, ob und inwieweit es sich bei dem Unternehmen um eine Werksbahn im Sinne des § 2 Absatzes 10 handelt. Die Betreiber haben die Behörden unaufgefordert und unverzüglich zu unterrichten über

1. die Neuaufnahme des Betriebes,

2. Änderungen der Kontaktdaten oder

3. Änderungen des Umfangs der von ihnen betriebenen Infrastruktur.

(3) Die im Kataster nach Absatz 1 enthaltenen Daten dürfen von

1. den Eisenbahnaufsichtsbehörden,

2. der Eisenbahnregulierungsbehörde,

3. den Genehmigungsbehörden,

4. der Bundespolizei und

5. der Feuerwehr

zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben eingesehen und genutzt werden. Infrastrukturbetreiber können auf Wunsch Auskünfte über die Daten erhalten, welche die von ihnen betriebene Infrastruktur und die angrenzenden Anschlüsse betreffen. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse über angrenzende Anschlüsse dürfen nur mit Einverständnis des Betreibers dieser Anschlüsse übermittelt werden.“

11. Die §§ 14a bis 14g werden aufgehoben.

12. § 26 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 6 und 7 werden aufgehoben.

b) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Regulierungsbehörde“ die Wörter „nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz“ eingefügt.

13. § 35 wird wie folgt gefasst:

„§ 35 Zusammenarbeit mit anderen Behörden

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Regulierungsbehörde und die Kartellbehörden sind unabhängig von der gewählten Verfahrensart verpflichtet, Informationen, die für die Erfüllung der Aufgaben der jeweils anderen Behörde von Bedeutung sein können, mit dieser auszutauschen. Alle übermittelten Informationen sind in dem Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. Etwaige Beweisverwertungsverbote bleiben davon unberührt. Vor Abschluss des Verfahrens soll der auskunftserteilenden Behörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Das Gleiche gilt für Entscheidungen nach § 13 Absatz 2.

(2) Soweit Entscheidungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden nach § 11 Absatz 2 und § 13 Absatz 2 sich auf Aufgaben der Regulierungsbehörde auswirken können, trifft die zuständige Behörde sie im Benehmen mit der Regulierungsbehörde. Absatz 1 Satz 1 und 2 gelten entsprechend.“

14. § 36 wird wie folgt gefasst:

„§ 36 Wissenschaftliche Beratung

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen über die ihnen zugewiesenen Aufgaben wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Die Mitglieder der Kommissionen müssen auf dem Gebiet der Eisenbahnen über ausgewiesene volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche, technologische oder rechtliche Erfahrungen und wissenschaftliche Kenntnisse verfügen.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben fortlaufend wissenschaftlich beraten lassen.“

15. § 37 wird wie folgt gefasst:

„§ 37 Auskünfte zum Fahrplan

Betreiber von Personenbahnhöfen haben Fahrgäste über Abweichungen vom Fahrplan unaufgefordert und unverzüglich zu unterrichten. Ausgenommen sind Personenbahnhöfe mit geringem Reisendenaufkommen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihnen die dafür erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Betreiber von Personenbahnhöfen und Zugangsberechtigte können abweichend davon vereinbaren, dass die Unterrichtung durch den Zugangsberechtigten erfolgt.“

16. § 38 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „nach § 14 Abs. 1“ gestrichen.

b) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Wer am ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] bereits ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt, hat nach § 14 Absatz 2 zu übermittelnde Kontaktdaten und Lagepläne innerhalb von sechs Monaten an das Eisenbahn-Bundesamt zu übersenden. Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Frist auf Antrag um sechs Monate verlängern.“

Artikel 3

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 124 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 1 Satz 1 werden im einleitenden Satzteil die Wörter „soweit nicht die in § 4 Absatz 1 bezeichnete Behörde zuständig ist“ gestrichen.

2. § 4 wird aufgehoben.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

§ 2 Absatz 1 Nummer 4 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juli 2011 (BGBl. I S. 160) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„4. des Rechts des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsgesetzes“.

Artikel 5

Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung

Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 123 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

elektronische Vorab-Fassung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziel der Regelung

Mit dem Gesetz wird die 1994 erfolgreich begonnene Strukturreform der Eisenbahnen weitergeführt. Schwerpunkt des Gesetzes ist die Stärkung des Wettbewerbs und dadurch eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor. Dazu werden die Entgelte für die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur reguliert, der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verbessert und die Befugnisse der Bundesnetzagentur gestärkt.

II. Lösung

II.1 Bisherige Rechtslage

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sowie in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sind Vorschriften über die Regulierung im Eisenbahnbereich enthalten. Im Bereich des Zugangs sind die Vorschriften grundsätzlich ausreichend, im Bereich der Entgeltregulierung müssen die Vorschriften grundlegend überarbeitet werden.

II.2 Künftige Rechtslage

Die relevanten Vorschriften werden nunmehr in einem Gesetz, dem Eisenbahnregulierungsgesetz, zusammengefasst und insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung auch weitgehend neu gestaltet.

III. Inhalt der Regelung

Artikel 1 - Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, die im Wesentlichen den bisherigen Regelungen aus AEG und EIBV entsprechen, werden zusammengefasst. Lediglich beim Zugang zu Werksbahnen (bisher kein Zugangsrecht) wurden neue Vorschriften eingefügt, da sonst Probleme aus der Praxis nicht zufriedenstellend gelöst werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn unterschiedliche Unternehmen über dieselbe Infrastruktur bedient werden sollen. Weiterhin wird die Regelung für den Zugang zu Serviceeinrichtungen klarer ausgestaltet und insbesondere der Inhalt der Nutzungsbedingungen detaillierter geregelt. Hierdurch wird mehr Rechtssicherheit und Transparenz erreicht. Aufgrund der besonderen Situation bei Wartungseinrichtungen wird hier eine Sonderregelung getroffen, da es Anhaltspunkte dafür gibt, dass hier zahlreiche Marktteilnehmer für Wettbewerb sorgen. Für diesen Bereich soll daher eine Marktanalyse durch die Bundesnetzagentur durchgeführt werden, die das Ziel hat, zu ermitteln, inwiefern hier regulatorische Anforderungen erforderlich sind. Kommt die Marktanalyse zum Ergebnis, dass ein funktionierender oder teilweise funktionierender Markt mit Wettbewerb vorliegt, so können die regulatorischen Maßnahmen für Wartungseinrichtungen auf die dargestellte Weise beschränkt werden oder die Einrichtungen ganz davon befreit werden.

Überlastete Schienenwege

In Teil 2 Abschnitt 2 des Gesetzes finden sich Regelungen zu überlasteten und besonderen Schienenwegen. Diese fanden sich weitgehend bereits im bisherigen Recht. Neu geregelt ist, dass Schienenwege auch durch Gelegenheitsverkehr überlastet sein können und der jeweilige Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität als Ergebnis des Überlastungsverfahrens gegebenenfalls nachgebessert, vor allem aber auch veröffentlicht werden muss.

Entgeltregulierung in Form der Anreizregulierung

Alle Betriebsanlagen unterliegen schon heute bezüglich der Entgelte der Missbrauchs-kontrolle. Materiell weitergehende Vorschriften bestehen nur für Betreiber der Schienenwege, wobei die Vorschriften nicht dem Standard entsprechen, der in den anderen regulierten Bereichen üblich ist. Eingeführt wer-

den daher neue materielle Regelungen für die Entgeltbildung für Betreiber der Schienenwege und in Abkehr vom bisherigen System auch für Betreiber von Personenbahnhöfen. Folglich wird künftig zwischen den allgemeinen Vorschriften über die Entgelte für den Zugang zu Schienenwegen und Personenbahnhöfen einerseits und den Entgelten für den Zugang zu sonstigen Serviceeinrichtungen andererseits unterschieden. Die Einbeziehung von Personenbahnhöfen in die Regulierung in Form der Entgeltgenehmigung und damit die Gleichbehandlung mit den Schienenwegen ist ein Novum in der deutschen Eisenbahnregulierung. Die detaillierten Entgeltregulierungsvorschriften für die Betreiber der Schienenwege sind somit künftig auch für Personenbahnhöfe anzuwenden. Damit ist gewährleistet, dass Zugangshindernisse, die sich insbesondere aus unangemessen hohen Entgelten ergeben können, nicht nur bei Schienenwegen, sondern auch bei Personenbahnhöfen ausgeschlossen werden können. Denn auch insoweit unterliegen die Entgelte der Genehmigung vorab durch die Bundesnetzagentur. Deren Position wird auch an dieser Stelle entscheidend gestärkt.

Im Einzelnen

Die Entgelte für die Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sowie für die Benutzung von Personenbahnhöfen unterliegen künftig der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde. Deren Stellung wird durch die neue Struktur der Entgeltregulierung wesentlich gestärkt.

Eingeführt wird eine Anreizregulierung. Auf Basis der tatsächlich angefallenen Infrastrukturkosten ermittelt die Bundesnetzagentur einen Anreizpfad mit Preisobergrenzen für die einzelnen Leistungen anhand des zu ermittelnden Produktivitätsfortschritts unter Berücksichtigung der Inflation. Ausgenommen von der Anreizregulierung sind Kosten, auf die die Unternehmen keinen Einfluss haben, wie insbesondere Kosten, die durch gesetzliche Verpflichtungen oder aufgrund von sicherheitsrelevanten Aufwendungen entstehen. Bei der Bildung des Preispfades ist zu berücksichtigen, dass die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwirtschaftenden Kosteneinsparungen für diese auch tatsächlich erreichbar sind.

Die festgelegten Preisobergrenzen sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzuhalten. Auf Grundlage des Anreizpfades werden die Entgelte für die Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sowie die Leistungen der Betreiber von Personenbahnhöfen von der Regulierungsbehörde genehmigt.

Durch die Einführung der Genehmigung wird die Vorab-Regulierung zum Schutz der Zugangsberechtigten vor wettbewerbsschädigenden Preisen weiter gestärkt und die nachträgliche Regulierung weitgehend ersetzt. Die Bundesnetzagentur genehmigt die Entgelte auf der Grundlage des zuvor für eine Regulierungsperiode festgelegten Preispfades. § 39 ff. verankern die Anreizregulierung und das Verfahren dafür bereits im Gesetz. Eine ergänzende Verordnungsermächtigung ermöglicht eine genauere Ausgestaltung des Verfahrens durch den Verordnungsgeber.

Die Anreizregulierung in der beschriebenen Ausgestaltung kann unmittelbar, d. h. ohne nennenswerten zeitlichen Vorlauf, umgesetzt werden, da sie auf den tatsächlich angefallenen Kosten aufsetzt. Sie ist mit geringem Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Verwaltung verbunden.

Eine Disziplinierung der Unternehmen wird mit einem einfachen Regelwerk erzielt. Der Preispfad übt Druck zum Kostenabbau auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus. Zugleich ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass nur tatsächlich erreichbare Kostenreduzierungen eingefordert werden, so dass die Kostendeckung und damit die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen auch mittel- und langfristig gewährleistet sind.

Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Personenbahnhöfen haben ihre Entgelte auf Grundlage der neuen rechtlichen Vorschriften zu bilden. Hierzu können auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, Aufschläge unter Berücksichtigung der Markttragfähigkeit erhoben werden. Die Aufschläge können je nach Verkehrsleistungen oder deren Marktsegmenten differenziert werden. Innerhalb der Verkehrsleistungen können die Entgelte unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeiten der Marktsegmente weiter differenziert werden.

Die übrigen Vorgaben zur Entgeltfestsetzung, wie z. B. die Vorgaben zu Anreizsystemen zur Störungsverminderung, Umweltaufschlägen, Kapazitätsaufschlägen oder zu strecken-spezifischen Investitionen werden weitgehend aus dem aktuellen Recht übernommen.

Neu eingeführt wird die Verpflichtung der Betreiber von Schienenwegen, ihre Trassen-entgeltsysteme so zu gestalten, dass eine Differenzierung nach Lärmauswirkungen für die Trassenpreise des Güterverkehrs erfolgt. Die Regelung fordert, dass in diesem Rahmen Anreize für die Umrüstung von Güterwagen auf leisere Bremstechnik geschaffen werden sollen.

Die Mitteilungspflichten der Betreiber der Schienenwege und Betreibern von Service-einrichtungen im Entgeltgenehmigungsverfahren werden im Verhältnis zum aktuellen Regulierungsrahmen präziser gefasst. Die standardisierten Informationspflichten führen bei den Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu Rechtssicherheit und aufgrund der Kontinuität zu einem geringeren Verwaltungsaufwand. Der Regulierungsbehörde ermöglichen sie die Durchführung effizienter und zielgerichteter Verfahren.

Für die übrigen Serviceeinrichtungen (nicht Personenbahnhöfe) wird der bisherige Rechtsrahmen fortgeschrieben.

Bahnstrom

Das Gesetz stellt klar, dass die gesamten Infrastrukturkosten für die Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, d. h. insbesondere die Oberleitungen, umfassend den Trassenpreisen zuzuschlagen sind. Dabei handelt es sich um Bau und Instandhaltung sowie die Kosten für die elektrische Betriebsführung.

Die Durchleitungsentgelte für die Bahnstromfernleitungen unterfallen unverändert dem Energiewirtschaftsgesetz. Insoweit nimmt das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) keine Änderung der Rechtslage vor.

Regulierungsbehörde und zum Verfahren (Teil 3)

Die Kompetenznormen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die Bundesnetzagentur werden in das Eisenbahnregulierungsgesetz übernommen und weiter verbessert. Darüber hinaus wird der Bundesnetzagentur die Missbrauchsaufsicht über Unternehmen, die Vertriebsleistungen für Fahrausweise anbieten oder Fahrstrom bereitstellen zugewiesen. Es werden außerdem Beschlusskammern eingeführt.

Abschnitt 1

Die Aufgabenbeschreibungen für die Bundesnetzagentur aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und aus dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz werden in das Eisenbahnregulierungsgesetz übernommen. Mit der Einführung von Beschlusskammern werden die Regulierungsverfahren an die bewährten Regeln aus den Sektoren Telekommunikation, Post und Energie angeglichen. Das Verfahren vor den Beschlusskammern ist justizähnlich ausgeprägt und ist besonders geeignet, die widerstrebenden Interessen zu befrieden. Darüber hinaus wird auch die Regelung zum Tätigkeitsbericht an die bewährte Regelung aus dem Telekommunikationsgesetz angepasst: der Tätigkeitsbericht wird künftig alle zwei Jahre, zusammen mit dem Sondergutachten der Monopolkommission, vorgelegt.

Abschnitt 2

Die bisherigen Befugnisnormen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz werden übernommen.

Für den Bereich der nach der Verordnung 913/2010/EU neu einzurichtenden Schienengüterverkehrskorridore erhält die Bundesnetzagentur die notwendigen Kompetenzen, um in Abstimmung mit den anderen Regulierungsbehörden im Korridor den diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten.

Die bislang beim Bundeskartellamt bestehende allgemeine Missbrauchsaufsicht hinsichtlich wettbewerbswidrigen Verhaltens wird nunmehr für den Fahrausweisvertrieb sowie den Bahnstromvertrieb zur Bundesnetzagentur verlagert. Durch den neuen § 61 kann die Bundesnetzagentur den Sachverhalt

ermitteln und bei Bedarf handeln, wenn eine marktmächtige Stellung in den beiden genannten Bereichen, insbesondere bei der Preisgestaltung, ausgenutzt wird.

Die Übertragung dieser besonderen Missbrauchsaufsicht auf die Bundesnetzagentur ist auch aufgrund des Sachzusammenhangs sinnvoll. Die Bundesnetzagentur steht in ständigem Kontakt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch diesen laufenden Kontakt erhält sie Anhaltspunkte über Sachverhalte, die sie im Rahmen der Missbrauchsaufsicht aufklären kann.

Weiterhin wird die Marktbeobachtung durch die Bundesnetzagentur gestärkt.

Abschnitt 3

Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben, wie bisher, keine aufschiebende Wirkung. Der Rechtsweg gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur wird durch die Festlegung des Oberverwaltungsgerichts als Eingangsinstanz beschleunigt. Ein Vorverfahren ist entbehrlich.

Abschnitt 4

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat wird aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz übernommen

Teil 4 enthält Verordnungsermächtigungen sowie Ordnungswidrigkeits- und Schlussvorschriften.

Artikel 2 – Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Eine Vielzahl von Vorschriften aus dem AEG finden in das ERegG Eingang. In den verbleibenden Vorschriften werden einige Änderungen vorgenommen. Eine wesentliche Neuerung ist, dass die Stilllegung von Serviceeinrichtungen genehmigungspflichtig wird. Was bislang nur für Strecken und für die Betriebsabwicklung wichtiger Bahnhöfe gilt, wird somit nunmehr auf sämtliche Serviceeinrichtungen im Sinne von § 2 Absatz 3 c AEG ausgedehnt. Durch die erweiterte Genehmigungspflicht wird gewährleistet, dass die Pflicht, Zugang zu Serviceeinrichtungen zu gewähren, und die Unterhaltungspflicht erst durch behördliche Entscheidung beendet werden, wenn der Weiterbetrieb aufgrund der geringen Auslastung unzumutbar geworden ist. Die erweiterte Regelung führt zu einer hohen Verlässlichkeit und Planungssicherheit für die Zugangsberechtigten im Hinblick auf den Weiterbetrieb von Serviceeinrichtungen.

Struktur der Unternehmen

Die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes über die Struktur der Unternehmen werden der Überwachung der Bundesnetzagentur unterstellt. Zuvor waren die Eisenbahnaufsichts- und -genehmigungsbehörden mit der Überwachung der Einhaltung betraut.

Eisenbahninfrastrukturkataster

Zur Unterstützung von Regulierung und Aufsicht wird ein Eisenbahnkataster beim Eisenbahn-Bundesamt eingeführt.

Im Übrigen handelt es sich weitgehend um Angleichungen an die neuen Begrifflichkeiten und Regelungen des ERegG sowie um redaktionelle Änderungen.

Artikel 3 – Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Es handelt sich um eine notwendige Anpassung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

Artikel 4 – Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung des Bundesnetzagenturgesetzes, die der Regelung der Befugnisse durch das neue ERegG geschuldet ist.

Artikel 5 – Aufhebung der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung

Die EIBV wird aufgehoben, da die Regelungen sämtlich in das ERegG Eingang finden.

IV. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass entsprechende Vorschläge derzeit auch auf europäischer Ebene diskutiert werden. Auch im Rahmen der Verhandlungen zum Vorschlag für eine Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahn-raumes, „Recast 1. Eisenbahnpaket“ hat sich die Bundesregierung ebenso für eine Verbesserung des Regulierungsrahmens eingesetzt. Beide Verfahren (auf nationaler und auf EU-Ebene) wurden parallel betrieben. Europäische Regelungen können von nationalen Vorarbeiten profitieren und umgekehrt. Es werden keine nationalen Regelungen im Widerspruch zu EU-Recht erlassen.

V. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nr. 23 GG) zu.

VI. Alternativen

Diskriminierungsfreies Anbieten von Rangierdienstleistungen, § 5 ERegG

§ 5 verpflichtet die Unternehmen, die Rangierdienstleistungen bereits erbringen, diese Leistung auch anderen Zugangsberechtigten diskriminierungsfrei anzubieten. Als Alternative wäre in Betracht gekommen, die Betreiber der Rangierbahnhöfe und der Zugbildungs-einrichtungen (EIU) zu verpflichten, die Rangierdienstleistung als mit dem Zugang ver-bundene Leistung zu erbringen. In diesem Falle wäre jedoch jeder Infrastrukturbetreiber verpflichtet gewesen, die notwendigen Sach- und Personal-mittel an jeder Infrastruktur vorzuhalten. Die Vorhaltekosten wären damit auch dort entstanden, wo kein oder nur sehr gelegentlich Bedarf besteht. Die hier gewählte Lösung verpflichtet kein Unternehmen, Leistungen anzubieten und Sachmittel anzuschaffen, die nicht bereits vorhanden sind. Sie führt auf Seiten der Zugangsberechtigten jedoch zur Beseitigung eines erheblichen, häufig anzutreffenden Zugangshemmnisses. Die Maßnahme führt damit auch zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

VII. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich auf 35 Stellen (davon 30 Stellen für die Bundesnetzagentur, zwei Stellen für das BMVBS und drei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Dieser entsteht durch die Erfüllung neuer Aufgaben und Befugnisse sowie aufgrund eines höheren Mehraufwandes bei der Fach- und Rechtsaufsicht. Der Stellenmehrbedarf sowie der zusätzliche Bedarf an Personal- und Sachmitteln der Bundesnetzagentur, des Eisenbahn-Bundesamtes sind Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2013. Der Personalmehrbedarf für das BMVBS und das Eisenbahn-Bundesamt soll durch Überhangpersonal gedeckt bzw. stellenmäßig im Einzelplan des BMVBS ausgeglichen werden. Die zusätzlichen Sachausgaben werden in den jeweiligen Einzelplänen kompensiert.

Länder und Kommunen:

Für die Länder und Kommunen entstehen durch das Gesetz keine neuen Haushaltsausgaben. .

VIII. Erfüllungsaufwand

E.1 für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Im Folgenden wird der Erfüllungsaufwand von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahn-infrastrukturunternehmen dargestellt. Der Leitfadens Erfüllungsaufwand wurde zugrunde gelegt. Aus der Tabelle, Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus Juni 2011 werden daher die Lohnkostenätze aus dem Sektor I, Verkehr und Nachrichtenübermittlung zugrunde gelegt (einfaches Qualifi-

kationsniveau 22,5 €/h, mittleres Qualifikationsniveau 28,3 €/h und hohes Qualifikationsniveau 40,40 €/h).

Vorschrift	Vorgabe/ Liegt Informationspflicht vor?	Fallzahl	Personalaufwand	Personalaufwand	Sachaufwand	Sachaufwand
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
§ 4 Absatz 2 Satz 2 (IP)	Pflicht zur Information über Störungen und Abgabe aktueller Informationen über den Laufweg	9500	89.617			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die neue – zusätzliche - Verpflichtung zur Informierung der Zugangsberechtigten über Störungen sowie zur Abgabe laufwegsbezogener Informationen wird anhand bisheriger Erkenntnisse zur Störungshäufigkeit und über die Erforderlichkeit laufwegsbezogener Informationen hinsichtlich der Häufigkeit auf 9500 Fälle pro Jahr geschätzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: 9500 Informationen im Jahr - Lohnkosten (jeweils): 28,30 € (mittleres Qualifikationsniveau) - Schätzungsweise 20 Minuten Bearbeitungszeit pro Fall <p>$9500 \times 1/3 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 89.617 \text{ €}$</p>					
§ 4 Absatz 9 Satz 2 und 3 (IP)	Verpflichtung des EIU, die Vorschriften über die Betriebssicherheit sind den Nutzungsberechtigten zugänglich zu machen und die Fundstelle in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und in die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufzunehmen	780	8.775			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>In aller Regel werden eine Veröffentlichung der Sicherheitsvorschriften im Internet sowie ein Verweis auf die Fundstelle in den Nutzungsbedingungen erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: 780 jährlich (geschätzt anhand der zur Aufstellung von SNB (180) bzw. NBS (600) verpflichteter EIU.) Die Aufnahme der Vorschriften über die Betriebssicherheit erfolgt einmalig. Im Folgenden gibt es jedoch immer wieder Änderungen, so dass etwa jährlich eine Anpassung der Veröffentlichung erfolgen muss. - Bearbeitungszeit pro Fall wird auf 30 Minuten geschätzt. - Niedriges Qualifikationsniveau: 22,50 €/h <p>$780 \times 0,5 \text{ h} \times 22,50 \text{ €/h} = 8.775 \text{ € jährlich}$</p>					
§ 4 Ab-	Verpflichtung des EIU, indivi-	20	4.528			

satz 9 Satz 4 (EA)	duelle Regelungen zur Betriebs- sicherheit mit dem Zugangsbe- rechtigten zu vereinbaren.					
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es ist von zwanzig Fällen jährlich auszugehen. Zur Vereinbarung individueller Regelungen bzgl. der Betriebssicherheit sind 8 Stunden pro Fall bei mittlerer Qualifikation des Bearbeiters (28,30 €) erforderlich.</p> <p>$20 \times 8 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 4.528 \text{ €}$</p>					
§ 5 (EA)	Neue Verpflichtung zur Er- bringung von Rangierdienstlei- stungen und damit verbundenen Leistungen	90	916.920	30.564		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Rangierleistungen in einer Service- einrichtung erbringt, wird durch das Gesetz verpflichtet, diese diskriminierungsfrei auch für andere Zugangsberechtigte zu erbringen. Das bedeutet, dass jeder Zugangs- berechtigte die Leistung in Anspruch nehmen kann. Es fällt die Abwicklung von An- trägen wie auch die tatsächliche Durchführung der Rangierleistung als Erfüllungsauf- wand an.</p> <p>Daraus ergibt sich: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft 916.920 € p.a.</p> <p>Anmerkungen zur Abschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: 90 Unternehmen, die Rangierdienstleistungen erbringen - Lohnkosten (jeweils): 28,30 € (mittleres Qualifikationsniveau) <p>A. Einmaliger Personalaufwand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einarbeitung in die Norm: 2 h - Schulungsmaßnahmen: 2 h (à 5 Mitarbeiter) <p>daraus folgt: $90 \times (2\text{h} + 5 \times 2 \text{ h}) \times 28,30 \text{ € /h} = 30.564 \text{ €}$ einmaliger Personalaufwand</p> <p>B. Jährlicher Personalaufwand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchschnittlich 120 Anfragen p.a. je Rangierunternehmen / jeweils 2 h Aufwand ($90 \times 120 \times 2 \text{ h} \times 28,30 \text{ € /h} = 611.280 \text{ €}$) - auf der Grundlage durchschnittlich 24 tatsächliche Dienstleistungen p.a. / je- weils 5 h Aufwand ($90 \times 24 \times 5 \text{ h} \times 28,30 \text{ € /h} = 305.640 \text{ €}$) <p>In der Summe ergeben sich damit <u>916.920 €</u> ($611.280 \text{ €} + 305.640 \text{ €}$) jährlicher Personalaufwand.</p> <p>Der entstehende Aufwand des die Dienstleistung erbringenden Eisenbahnverkehrsun- ternehmens wird durch ein Kosten deckendes Entgelt abgegolten.</p> <p>Der den hier betrachteten Unternehmen entstehende Erfüllungsaufwand bewirkt gleichzeitig bei den Zugangsberechtigten eine gewisse, nicht bezifferbare Entlastung. Außerdem werden durch das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zu Rangier- dienstleistungen neue Verkehrsleistungen ermöglicht, die mangels Rangierkapazitäten</p>					

	sonst nicht angeboten werden können.					
§ 6 Absatz 3 (IP)	Umfassende Informationspflicht der EIU gegenüber den Zugangsberechtigten über nutzungsrelevante Tatsachen	160	1.509			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Informationen über Ereignisse, z. B. Streckensperrungen, sind beim EIU bereits vorhanden, sie müssen ohne eine weitere Aufarbeitung lediglich den Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt werden, damit diese die Auswirkungen auf die von ihnen beabsichtigte Nutzung absehen können.</p> <p>Die Informationspflicht weist eine mittlere Komplexität auf. Es handelt sich um Meldungen bestimmter Tätigkeiten und Berichterstattungspflichten, die ausgewählte Wirtschaftsbereiche betreffen.</p> <p>Daraus ergibt sich: Erfüllungsaufwand:</p> <p>$160 \times 1/3 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 1.509 \text{ €}$</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand 0 €.</p> <p>Die Informationspflicht des EIU bewirkt auf Seiten der Zugangsberechtigten eine gewisse Entlastung, da die rechtzeitige Information über nutzungsrelevante Ereignisse sonst entstehende Kosten für kurzfristige Anpassungen des Betriebs entfallen lässt bzw. erheblich reduziert.</p>						

§ 16 Absatz 2 Satz 3 (EA)	Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung der Nutzungsberechtigten durch die Instandhaltung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen	180		122.256		
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Durch die Instandhaltung der Schienenwege kann die Nutzung eingeschränkt werden. Diese Einschränkungen für die Nutzungsberechtigten müssen durch den Betreiber der Schienenwege minimiert werden. Die Auswirkungen auf die Nutzungsberechtigten und die Methoden, diese möglichst wenig zu beeinträchtigen, müssen daher, soweit absehbar, in den SNB beschrieben werden.</p> <p>Die Pflicht zur Beschreibung der Maßnahmen betrifft sämtliche EIU, die SNB aufstellen müssen; daher beträgt die Fallzahl 180. Der Zeitaufwand beläuft sich auf 24 Stunden, wobei der Bearbeiter über ein mittleres Qualifikationsniveau (28,30 €) verfügen muss. Es handelt sich um einen Aufwand, der nicht jährlich, sondern einmalig entsteht.</p> <p>Einmalig: $180 \times 24 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 122.256 \text{ €}$</p>						
§ 16 Absatz 2 Satz 3	Durchführung der Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung der Nutzungsbe-	900	1.018.800			

(EA)	rechten durch die Instandhaltung					
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Während Instandhaltungsmaßnahmen muss dafür gesorgt werden, dass die Beeinträchtigung für die Nutzungsberechtigten so klein wie möglich gehalten wird. Die Fallzahl resultiert aus den – vorab planbaren - Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb eines Jahres. Hier wird von einer Fallzahl von 900 für Schienenwege ausgegangen. Es ist von einem Bearbeitungsaufwand von jeweils 40 Stunden bei einem mittleren Qualifikationsniveau (28,30 €) auszugehen. Es handelt sich um jährlich wiederkehrende Fälle.</p> <p>900 x 40 h x 28,30 €/h = 1.018.800 € jährlich</p>						

<p>§ 17 Absatz 2</p> <p>und</p> <p>§ 18 Absatz 5 Satz 3 und Absatz 6 Satz 2</p>	<p>Aufnahme der gesetzlich festgelegten Inhalte in die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen</p> <p>und</p> <p>Festlegung der Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und der (Hilfs-) Kriterien in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (bei Anträgen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen)</p>					
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die entsprechenden Beschreibungen und Darlegungen müssen in die SNB/NBS aufgenommen werden. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Klarstellung, da die Verpflichtung zur Aufnahme bestimmter Mindestinhalte in die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen u.a. bereits in § 10 Absatz 1 EIBV enthalten war. Dementsprechend hat die Bundesnetzagentur die nunmehr ausdrücklich benannten Mindestinhalte auch bereits bisher weitgehend eingefordert. Ein abweichender Erfüllungsaufwand entsteht daher nicht.</p>						
<p>§ 18 Absatz 3</p> <p>(IP)</p>	<p>Minimierung der Beeinträchtigung der Interessen der Nutzungsberechtigten im Rahmen der Instandhaltung der Serviceeinrichtungen</p>	3.000	169.800			
<p><u>Erläuterung</u></p> <p>Entsprechende Verpflichtung wie für Schienenwege (s. dazu oben)</p> <p>Die neu einzuführende Pflicht soll insbesondere ein besseres Abstimmungs- und Informationsverhalten der regulierten Unternehmen gegenüber den Zugangsberechtigten zur Folge haben. Dies dient wiederum vor allem der Förderung der Planungssicherheit auf Seiten der Zugangsberechtigten. Insbesondere der bei ihnen kurzfristig anfallende Aufwand aufgrund ihrerseits unerwarteter Instandhaltungsmaßnahmen des Infrastrukturunternehmens würde mit dieser Regelung minimiert. Der Mehraufwand für die</p>						

	<p>regulierten Unternehmen führt insoweit zu einer Entlastung der Zugangsberechtigten in mindestens gleichem Maße.</p> <p>Die Berücksichtigung der Interessen der Zugangsberechtigten wird im Wesentlichen über eine Informationspflicht erreicht.</p> <p>Anmerkungen zur Abschätzung:</p> <p>Die Fallzahl jährlicher Instandhaltungsmaßnahmen in Serviceeinrichtungen wird auf 3.000 geschätzt. Bei 600 EIU wurde von einer durchschnittlichen Häufigkeit von 5 Instandhaltungsmaßnahmen pro Jahr ausgegangen. Je Fall wird von einem Zeitaufwand von 2 Stunden bei mittlerer Qualifikation ausgegangen.</p> <p>Daraus ergibt sich: Erfüllungsaufwand: 3.000 x 2 h x 28,30 €/h = 169.800 €</p>					
§ 21, 22	Verpflichtungen des Betreibers der Schienenwege im Zusammenhang mit Rahmenverträgen					
	<p><u>Erläuterung</u></p> <p>Da derzeit nur ein einziges Unternehmen Rahmenverträge anbietet, ist nur dieses von den Verpflichtungen aus § 21 f. betroffen. Weiterhin werden Rahmenverträge bereits angeboten. Der Erfüllungsaufwand für das eine Unternehmen ist vernachlässigbar.</p>					
§ 24 Absatz 4 Satz 3 (EA)	Verpflichtung, das Verfahren zur Ermittlung und Festlegung der vorzuhaltenden Kapazität für Gelegenheitsverkehre zu beschreiben.	180		40.752		
	<p><u>Erläuterung</u></p> <p>In den SNB sind die Verfahren zur Ermittlung der vorzuhaltenden Kapazität für den Gelegenheitsverkehr zum Zweck maximaler Transparenz darzulegen. Die Fallzahl von 180 entspricht den Betreibern der Schienenwege (BdS), die zur Zugangsgewährung verpflichtet sind. Es entsteht ein einmaliger Aufwand von acht Stunden pro BdS (mittlere Qualifikation 28,30 €).</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand: 180 x 8 h x 28,30 €/h = 40.752</p>					
§§ 34 Absatz 3 bis 5, 35 bis 38 (IP)	Erstellen einer Überleitungsrechnung aus Gewinn- und Verlustrechnung	61	596.304			
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Grundsätzlich besteht bereits nach der derzeitigen Rechtslage eine Verpflichtung der Unternehmen eine kalkulatorische Berechnung des Entgeltmaßstabes durch eine Überleitung aus der Gewinn- und Verlustrechnung vorzunehmen. Für Betreiber der Schienenwege ergibt sich diese Verpflichtung aus § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG. Für</p>					

	<p>Betreiber von Personenbahnhöfen ergibt sich diese Verpflichtung aus § 14 Absatz 5 Satz 2 Nummer 1 AEG. Die Änderung durch die Neuregelung besteht im Wesentlichen darin, dass nunmehr eine detailliertere Darstellung der einzelnen Positionen anhand der gesetzlichen Vorgaben erforderlich ist.</p> <p>Der jeweilige Aufwand ist von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich und divergiert insbesondere vor dem Hintergrund der Größe der Unternehmen. Gleichzeitig handelt es sich um Aufwand, der für jeden Entgeltgenehmigungsantrag erneut zu erfolgen hat. Aus diesen Gründen ist eine Abschätzung des Erfüllungsaufwandes für die einzelnen Prozessschritte nicht möglich. Die Veränderung des Erfüllungsaufwandes soll daher im Folgenden näherungsweise geschätzt werden.</p> <p>Für ein durchschnittliches EIU wird damit gerechnet, dass alle 2 Jahre ein Erfüllungsmehraufwand in Höhe von 3 Mannwochen notwendig sein wird.</p> <p>246 Fälle /2 Jahre x 40 h/Woche x 3 Wochen x 40,40 EUR = 596.304 EUR jährlicher Erfüllungsaufwand</p> <p>Die Fallzahl von 246 ergibt sich aus der Zahl der Betreiber der Personenbahnhöfe (66) plus der Zahl der Betreiber der Schienenwege (180). Annahme durchschnittlicher Personalkosten für den Bereich Verkehr mit hohem Qualifikationsniveau (40,40 €/h)</p>						
<p>§§ 39 bis 42, 50 (EA)</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="284 958 721 1198"> <p>Übermittlung von Information an die BNetzA für die Durchführung der Anreizregulierung/ Ermittlung der Preisobergrenzen und für die Ermittlung der Entgelte für Betreiber der Schienenwege</p> </td> <td data-bbox="721 958 836 1198"> <p>45</p> </td> <td data-bbox="836 958 1007 1198"> <p>272.700</p> </td> <td data-bbox="1007 958 1099 1198"></td> <td data-bbox="1099 958 1235 1198"></td> <td data-bbox="1235 958 1327 1198"></td> </tr> </table>	<p>Übermittlung von Information an die BNetzA für die Durchführung der Anreizregulierung/ Ermittlung der Preisobergrenzen und für die Ermittlung der Entgelte für Betreiber der Schienenwege</p>	<p>45</p>	<p>272.700</p>			
<p>Übermittlung von Information an die BNetzA für die Durchführung der Anreizregulierung/ Ermittlung der Preisobergrenzen und für die Ermittlung der Entgelte für Betreiber der Schienenwege</p>	<p>45</p>	<p>272.700</p>					
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die BdS müssen umfangreiches Material an die BNetzA übermitteln, damit diese die Ist-Kosten feststellen kann und die Preisobergrenzen für eine Regulierungsperiode festsetzen kann. Der Prozess wird getrennt nach Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Personenbahnhöfen betrachtet.</p> <p>Betreiber der Schienenwege: Für Betreiber der Schienenwege sah der bisherige Rechtsrahmen eine jährliche Mitteilung der beabsichtigten Entgelte vor. Danach war die Übereinstimmung der Entgeltfestsetzung mit den Vorgaben des Eisenbahnrechts darzulegen. Die Regulierungsbehörde hatte innerhalb einer vierwöchigen Frist die Möglichkeit, den beabsichtigten Entgelten zu widersprechen, sofern Rechtsverstöße gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur festgestellt wurden. Die Neuregelung sieht vor, dass jeder Betreiber der Schienenwege seine Entgelte durch die BNetzA genehmigen lassen muss. Der erste Schritt hierzu ist die Erstellung eines Preispfades auf Basis der angefallenen Infrastruktur-Kosten durch die Bundesnetzagentur.</p> <p>Zum großen Teil sind diese Informationen jedoch deckungsgleich mit den bisher geforderten Daten. Denn wie bisher werden zunächst die zurechenbaren Ist-Kosten von der BNetzA ermittelt. Neu ist jedoch, dass Daten übermittelt werden müssen, auf deren Grundlage die BNetzA einen Anreizpfad erstellt:</p> <p>Für jede Regulierungsperiode (in der Regel 5 Jahre Dauer) gibt die BNetzA nun einen Preispfad mit Preisobergrenzen für die BdS vor. Hier bedarf es einer Zuarbeit und</p>						

	<p>ausführlichen Dokumentation der BdS über die Ist-Kosten der Leistungserbringung und sonstige Informationen, damit die BNetzA die notwendigen Informationen erhält und entsprechend aufbereiten kann.</p> <p>Für die Fallzahl wird von einer vierjährigen Übermittlung der Informationen ausgegangen: 180 BdS: 4 = Fallzahl 45.</p> <p>Bearbeiter mit hoher Qualifikation (40,40 €/h) müssen die Unterlagen für die BNetzA zusammenstellen und benötigt dafür voraussichtlich 150 Stunden mehr als nach bisheriger Rechtslage. Erfüllungsaufwand:</p> <p>$180/4 \times 150 \text{ h} \times 40,40 \text{ €/h} = 272.700 \text{ €}$</p>					
§§ 39 bis 42, 50 (IP)	<p>Übermittlung von Informationen an die BNetzA für die Durchführung der Ermittlung der Preisobergrenzen und für die Ermittlung der Entgelte für Betreiber der Personenbahnhöfen</p>	17	34.340			
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Für Betreiber von Personenbahnhöfen (BvP) bestehen nunmehr identische Informationspflichten wie für die Betreiber der Schienenwege. Die BvP müssen umfangreiches Material an die BNetzA übermitteln, damit diese die Infrastruktur-Kosten feststellen kann und die Preisobergrenzen für eine Regulierungsperiode festsetzen kann. Diese sind von den BvP einzuhalten.</p> <p>Für Betreiber von Personenbahnhöfen sah der bisherige Rechtsrahmen eine Mitteilung der beabsichtigten Änderungen der Entgelte vor. Eine Verpflichtung zur jährlichen Mitteilung bestand damit nicht. Zudem bestand im Hinblick auf die zu erfolgende Mitteilung keine Verpflichtung, die Übereinstimmung der Entgeltfestsetzung mit den Vorgaben des Eisenbahnrechts darzulegen.</p> <p>Die Fallzahl 66 ergibt sich aus der vorhandenen Anzahl von Betreibern von Personenbahnhöfen. Da die Regulierungsperiode 3-5 Jahre beträgt, wird die Fallzahl $66 : 4 = 16,5$ (gerundet 17) angenommen</p> <p>Ein Bearbeiter mit hoher Qualifikation (40,40 €/h) muss die Unterlagen für die BNetzA zusammenstellen und benötigt dafür in jedem Fall 50 Stunden. Der deutlich geringere Aufwand je Fall ergibt sich aus der geringeren Komplexität der Kostenstrukturen bei Betreibern von Personenbahnhöfen im Vergleich zu Betreibern von Schienenwegen. Dies ist insbesondere dem unterschiedlich breiten Spektrum der erbrachten Leistungen geschuldet.</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>$17 \times 50 \text{ h} \times 40,40 \text{ €/h} = 34.340 \text{ €}$</p>					
§§ 44, 47 § 45 Absatz 2 bis 4 3 (IP)	<p>Entgeltbemessung der Betreiber der Schienenwege, unter Berücksichtigung umweltbezogener Entgeltbestandteile</p>	180		72.720		

	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Entgeltbildung für Betreiber der Schienenwege erfolgt weitgehend unverändert gegenüber der aktuellen Rechtslage. Es ist das Basisentgelt nach § 44 zu bilden sowie das Anreizsystem nach § 45 Absatz 1 und 2 zu entwerfen.</p> <p>Neu ist allein, dass umweltbezogene Entgeltbestandteile der Trassenpreise insoweit verpflichtend einzubeziehen sind, als sie auf Lärm bezogen sind und dem Güterverkehr in Rechnung gestellt werden müssen.</p> <p>Für die verpflichtende Einbeziehung der umweltbezogenen Bestandteile in das Entgeltsystem, die derzeit auch teilweise bereits ohne gesetzliche Verpflichtung praktiziert wird, dürfte ein einmaliger Aufwand von 10 Stunden pro BdS bei der Entwicklung des Preissystems anzusetzen sein. Dabei bedarf es eines Mitarbeiters mit hoher Qualifikation (40,40 €/h). Die Fallzahl von 180 ergibt sich aus der Zahl der BdS.</p> <p>Die Fortschreibung des Preissystems, die ohnehin erfolgt, dürfte durch die umweltbezogenen Entgeltbestandteile nur einen geringen Aufwand verursachen.</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand:</p> <p>$180 \times 10 \text{ h} \times 40,40 \text{ €/h} = 72.720 \text{ €}$</p>
--	---

§§ 46, 47 in Verbindung mit §§ 44, 45 Absatz 1 und 2 (IP)	Bildung des Entgeltsystems durch Betreiber von Personenbahnhöfen	66		106.656		
--	---	----	--	---------	--	--

	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Bei der Entgeltbildung müssen sich die Betreiber der Personenbahnhöfe (BdP) an den festgesetzten Preisobergrenzen orientieren.</p> <p>Das Basisentgelt und die Aufschläge sind nunmehr weitgehend wie bei den Betreibern der Schienenwege zu bilden. Die Anpassung des Preissystems und der Entgeltermittlung an die neuen gesetzlichen Regeln des § 46 werden mit einmalig 40 Stunden je Betreiber der Personenbahnhöfe veranschlagt. Geschätzt wird hier der einmalige Aufwand der Umstellung des Systems. Bearbeiter mit hoher Qualifikation werden benötigt.</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand $66 \times 40 \text{ h} \times 40,40 \text{ €/h} = 106.656 \text{ €}$</p>
--	---

§ 3534 Absatz 6 (mit § 34 Absatz 2) (EA)	Bildung eines Anreizsystems (Berechnung und Befreiung) für Betreiber von Schienenwegen und Betreibern von Personenbahnhöfen	100	- 286.615	- 74.340		
---	--	-----	-----------	----------	--	--

	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Diese Regelung entspricht für Schienenwege dem bisherigen § 21 Abs. 1 EIBV und</p>
--	---

für Personenbahnhöfe dem bisherigen § 24 Absatz 1 EIBV. Es entsteht daher kein abweichender Erfüllungsaufwand. Allerdings wird der Aufwand für eine kleinere Anzahl von Unternehmen reduziert, indem eine Ausnahmemöglichkeit geschaffen wird. Hier ist von Fallzahlen in Höhe von 50 Betreibern der Schienenwege (BdS) und 50 Betreibern von Personenbahnhöfen (BvP) auszugehen. Der eingesparte Erfüllungsaufwand gliedert sich in folgende Prozessschritte:

- Einarbeitung in die Pflicht zur Einführung eines Anreizsystems (einmalig, 5 Stunden)
- Festlegung von internen Regelungen zur Erfassung von Störungen (einmalig, 10 Stunden)
- Schulung der Mitarbeiter (ein Mitarbeiter, einmalig, 2 Stunden, je Genehmigungsperiode Auffrischung/Neuschulung 1 Stunde)
- Erfassung von Störungen (täglich 5 Minuten)
- Zuscheiden von Störungen auf die Verursacher (täglich 5 Minuten)
- Überwachung der Zuscheidung (täglich 5 Minuten je Unternehmen)
- Abrechnung der monetären Anreize (monatlich 0,5 Stunden)
- Überweisung der Erstattungsbeträge an die Unternehmen (monatlich 8 Minuten)

Berechnung:

Die einmaligen Tätigkeiten zur Erstellung des Anreizsystems werden von einer Person mit hohem Qualifikationsniveau durchgeführt. Hierbei kann von einem durchschnittlichen Stundensatz von 40,40 € für den Bereich Verkehr ausgegangen werden (hohes Qualifikationsniveau). Ferner kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den regelmäßigen Tätigkeiten um operative Tätigkeiten handelt, für deren Erfüllung von einem Stundensatz von 28,30 € im Bereich Verkehr mit mittlerem Qualifikationsniveau ausgegangen werden kann.

Einmalige Einsparung pro Unternehmen:

- Einarbeitung in Pflichten: $5 \times 40,40 \text{ €} = 202 \text{ €}$
- Festlegung Regelungen: $10 \times 40,40 \text{ €} = 404 \text{ €}$
- Schulung: $(2 \times 40,40 \text{ €}) + (2 \times 28,30 \text{ €}) = 137,40 \text{ €}$

→ Summe: $743,40 \text{ €} \times 100 = -74.340 \text{ €}$

Jährliche Einsparungen:

- Auffrischung/Neuschulung: $(1 \times 28,30 \text{ €}) + (1 \times 40,40 \text{ €}) = 68,70 \text{ €}$
- Erfassung von Störungen: $1/12 \times 28,30 \text{ €} \times 365 = 860,79 \text{ €}$
- Zuscheiden der Störungen: $1/12 \times 28,30 \text{ €} \times 365 = 860,79 \text{ €}$
- Überwachung der Zuscheidung: $1/12 \times 28,30 \text{ €} \times 365 = 860,79 \text{ €}$
- Abrechnung: $0,5 \times 28,30 \text{ €} \times 12 = 169,80 \text{ €}$
- Überweisung der Beträge: $8/60 \times 28,30 \text{ €} \times 12 = 45,28 \text{ €}$

→ Summe: $2.866,15 \text{ €} \times 100 = -286.615 \text{ €}$

<p>§ 49 in Verbindung mit § 43 (IP)</p>	<p>Antrag und Dokumentationen für die Entgeltgenehmigung Betreiber der Schienenwege</p>	<p>90</p>	<p>178.290</p>			
<p>Erstellung des Berichts und des Anhangs</p>						
<p><u>Erläuterung:</u> Die Regelung über die Dokumentation entspricht für Betreiber der Schienenwege (BdS) in weiten Teilen dem bisherigen § 14d Satz 1 Nummer 6 AEG. Zudem liegt in Teilen auch eine Dopplung zu der Bereitstellung der Unterlagen für die Festlegung</p>						

	<p>der Preisobergrenzen (s.o., §§ 39 bis 42, § 50) vor.</p> <p>Die Antragstellung für die Entgeltgenehmigung ist ein neues Verfahren. Gleichwohl ist ein Großteil der zu übermittelnden Informationen über die Infrastruktur-Kosten bereits nach aktueller Rechtslage – nachträglich – zu übersenden.</p> <p>Es entsteht im Ergebnis ein voraussichtlicher Mehraufwand für den Antrag auf die Genehmigung (§ 43) und die zugehörige Dokumentation (§ 49) schätzungsweise in Höhe von 70 Stunden von Beschäftigten mittleren Qualifikationsniveaus.</p> <p>Die Genehmigung wird mindestens für eine Netzfahrplanperiode, also für ein Jahr erteilt. Es wird von einem Genehmigungsverfahren alle 2 Jahre je EIU ausgegangen. Die Fallzahl von 90 ergibt sich aus der Zahl der BdS (180) sowie der regulären Laufzeit der Entgeltgenehmigung von 2 Jahren.</p> <p>Es ergibt sich somit ein Erfüllungsmehraufwand von $90 \times 70 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 178.290 \text{ €}$.</p>					
<p>§ 49 in Verbindung mit § 43</p> <p>(IP)</p>	<p>Antrag und Dokumentationen für die Entgeltgenehmigung Betreiber von Personenbahnhöfen</p>	33	37.356			
Erstellung des Berichts und des Anhangs						
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Auch für Betreiber von Personenbahnhöfen läuft das Verfahren analog. Der Aufwand tritt jede Genehmigungsperiode, ein. Die Genehmigung wird mindestens für eine Netzfahrplanperiode, also für ein Jahr erteilt. Es wird von einem Genehmigungsverfahren alle 2 Jahre ausgegangen.</p> <p>Der Aufwand besteht aus folgenden Prozessschritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einarbeitung in die Informationspflicht - Beschaffung von Daten - Berechnungen durchführen - Überprüfung der Daten - Fehlerkorrektur - Datenübermittlung. <p>Berechnung: Die Daten sind überwiegend im Rechnungswesen der Unternehmen verfügbar und ohne größeren Aufwand zu ermitteln. Es wird von einer Tätigkeit ausgegangen, die mit mittlerem Qualifikationsniveau verrichtet und im Bereich Verkehr mit einem durchschnittlichen Stundensatz von 28,30 € beziffert werden kann. Eine Entgeltgenehmigungsperiode umfasst mindestens 1 Jahr, also durchschnittlich voraussichtlich 2 Jahre. Insgesamt wird von einem Erfüllungsaufwand von 40 Stunden ausgegangen. Aufgrund der geringeren Komplexität wird hier von einem geringeren Aufwand je Fall als bei den Betreibern der Schienenwege ausgegangen.</p> <p>Ausgehend von einer Zahl von 66 Betreibern von Personenbahnhöfen ergibt sich somit ein Erfüllungsmehraufwand von $66 \times 1/2 \times 40 \times 28,30 \text{ €} = 37.356 \text{ €}$.</p>						

§ 58 Nummer	Mitteilung über Festlegung der Korridortrassen	160	2.264			
--------------------	---	-----	-------	--	--	--

7 (IP)						
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Neu gegenüber § 14 d AEG ist die Mitteilungspflicht der BdS gegenüber der BNetzA über die beabsichtigte Festlegung von Güterverkehrskorridor-Trassen nach der genannten EU-Verordnung.</p> <p>Die Fallzahl orientiert sich an der Anzahl der nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 einzurichtenden Güterverkehrskorridore. Drei davon verlaufen durch Deutschland. Es wird von jährlich 160 Mitteilungen durch BdS, für die drei Korridore ausgegangen. Eine Mitteilung wird mit 0,5 Stunden eines Bearbeiters mit mittlerer Qualifikation (28,30 €/h) angesetzt.</p> <p>Daraus ergibt sich ein jährlicher zu erwartender Erfüllungsaufwand von</p> <p>$160 \times 0,5 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 2.264 \text{ €}$.</p>					
§ 64 Absatz 2 (IP)	Informationspflicht der Eisenbahnen und Zugangsberechtigten bei der Durchführung einer Marktbeobachtung	1.200	124.520			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Schon vor Einführung einer Informationspflicht der Unternehmen zur Durchführung der Marktbeobachtung im Eisenbahnbereich hat die BNetzA eine regelmäßige Markterhebung auf freiwilliger Basis durchgeführt. An der Erhebung haben in der Vergangenheit rund 80 Prozent der Unternehmen teilgenommen.</p> <p><u>Anmerkungen zur Abschätzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fallzahl: ca. 1.100 Teilnehmer an der Marktbeobachtung p. a., Ermittlung auf Grundlage der Adressbestände der BNetzA (ca. 600 Betreiber von Serviceeinrichtungen, 300 Betreiber der Schienenwege (BdS), 200 EVU, 30 Aufgabenträger, gerundet: 1.100) • Davon nehmen 80 Prozent bereits jetzt teil; folglich entsteht durch die gesetzliche Verpflichtung nur für 20 Prozent ein Mehraufwand. Fallzahl: $1.100 \times 20 \text{ Prozent} = 220$ • Annahme eines Zeitaufwands von 20 Stunden eines Bearbeiters mittlerer Qualifikation (28,30 €/h) <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>$220 \times 20 \text{ h} \times 28,30 \text{ €/h} = 124.520 \text{ €}$</p> <p>einmaliger Erfüllungsaufwand 0 €.</p>					
§ 66 Absatz 2 (EA)	Wegfall des Vorverfahrens (Widerspruchsverfahren)	30	-14.544			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Daraus ergibt sich eine Entlastung für die Wirtschaft um 14.544 € p.a.</p> <p>Anmerkungen zur Abschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: auf Grund bisheriger Erfahrungen wird davon ausgegangen, dass in 50 Prozent der (jährlich 60) Entscheidungen Widerspruch eingelegt worden wäre 					

	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwand für Einlegen und Begründen des Widerspruchs: 8 h - Aufwand für Auswerten des Widerspruchsbescheids: 4 h - Lohnkosten: 40,40 € (hohe Komplexität) <p>jährlicher weggefallener Erfüllungsaufwand: -(30 x 12 h x 40,40 EUR/h) = - 14.544 €</p>					
AEG						
§ 5a Absatz 4 (IP)	Ziffer 3 :Erweiterung der Ein- sichtnahme der Eisenbahnauf- sichtsbehörden um die zusätzli- che Bereitstellung von Unterla- gen in geeigneter Form durch die Eisenbahnunternehmen	200	1.415		800	
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Zu Zwecken der Durchführung der Eisenbahnaufsicht müssen die Unternehmen der Aufsichtsbehörde Unterlagen übermitteln. Dies soll den modernen Formen der Datenspeicherung und der elektronischen Aktenführung dienen. Bislang ist nur eine Einsichtsmöglichkeit geregelt.</p> <p>Es ist mit 200 Fällen im Jahr zu rechnen, ein Bearbeiter mittlerer Qualifikation (28,30 €/Std) wird je Fall mit 15 Minuten (0,25 Stunden) angesetzt.</p> <p>Kopie oder Übersendung ist bereits die übliche Verfahrensweise.</p> <p>Berechnung : 200 x 0,25 h x 28,30 €/h= 1.415 €, zzgl. Material 200 € x 4 = 800 €</p>					

§ 9c AEG	Überwachung der §§ 8 bis 9 a AEG durch BNetzA					
	<p><u>Erläuterung</u></p> <p>Die Einhaltung der Entflechtungsvorschriften aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz wurde bisher vom EBA überwacht. Künftig wird diese Kompetenz auf die BNetzA übergehen. Der Aufwand für Wirtschaft und Verwaltung bleibt unverändert.</p>					
	Infrastrukturkataster:					
§ 14 Absatz 1 und 2 AEG (IP)	Erstaufnahme/Einrichtung des Katasters und Aufsicht einma- lig	870		277.704		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt führt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes aufgrund der LuFV, der Lärmkartierung und im Rahmen der Genehmigung von Infrastruktur bereits ein Register. Darüber hinaus hat es die Informationen der Aufsichtsbehörden der Länder über nichtbundeseigene Infrastruktur zusammengetragen. Somit müssen die Unternehmen nur noch die Lagepläne der zuletzt betriebenen Infrastruktur sowie</p>					

	<p>die Kontaktdaten übersenden (einmalig).</p> <p>Fallzahl: Ca. 700 Betreiber von Serviceeinrichtungen Ca. 170 nicht bundeseigene Betreiber von Schienenwegen Ca. 5 bundeseigene Betreiber von Schienenwegen</p> <p>Die Fallzahl von 870 wird hier angenommen, da die Daten der bundeseigenen Betreiber der Schienenwege bereits fast vollständig im vorhandenen Lärmkataster enthalten sind und übernommen werden können. Die durchschnittlichen Lohnkosten Wirtschaft im Sektor Verkehr werden zugrunde gelegt, sowie 10,5 Stunden je Fall.</p> <p>Erstaufnahme des Katasters mit Ermittlung der Verpflichtung, Bearbeitung (Übersendung vorhandene Lagepläne) und Anschreiben zuzüglich interner Information:</p> <p>10,5 h x 870 x 30,4 €/h = 277.704 € einmalige Bürokratiekosten</p>
	<p>In den folgenden Jahren haben die Unternehmen nur noch die Änderungen der Kontaktdaten und jede Änderung des Umfangs ihrer Infrastruktur (durch z. B. Übertragungen des Betriebes, Erweiterungen, Stilllegungen oder Rückbauten) mitzuteilen (sofern nicht vom EBA genehmigt oder dort bekannt).</p>

(IP)	Übersendung geänderter Kontaktdaten	20	456			
	<p>Erläuterungen:</p> <p>Schätzung von 20 Änderungen jährlich. 20 x 0,75 h x 30,40 €/h = 456 € jährliche Bürokratiekosten.</p>					
(IP)	Übersendung geänderter Infrastruktur	2.400	145.920			
	<p>Erläuterungen:</p> <p>Da es nicht nur um Schienenwege, sondern auch um Serviceeinrichtungen und damit um jede Form der Eisenbahninfrastruktur geht, ist mit einer Vielzahl von Änderungen zu rechnen.</p> <p>Schätzung der Fallzahl ca. 200 /Monat, d. h. 2.400 im Jahr Aufwand 2.400 x durchschnittlich 2 Std., Ermittlung, Erklärung, Übersendung x 30,40 €</p> <p>2.400 x 2 h x 30,40 €/h = 145.920 € jährliche Bürokratiekosten.</p>					
§ 11 Absatz 1 Satz 1 AEG (IP)	Regelung einer Genehmigungspflicht der Stilllegung von Serviceeinrichtungen	20	4.256			
	<p>Erläuterungen:</p> <p>Neu eingeführt wird, dass die bestehende Genehmigungspflicht für Schienenwege auf Serviceeinrichtungen ausgedehnt wird.</p> <p>Es gibt ca. 80 Stilllegungen /Jahr, beantragt in etwa 40 Sammelerklärungen der EIU.</p>					

	<p>Dies bedeutet, dass mehrere Stilllegungen gemeinsam in einer Erklärung beim EBA beantragt werden können. Dies ist in der Praxis der Regelfall.</p> <p>7 Stunden durchschnittlich / Sammelerklärung mit Darlegung und Anzeige und Angebot (häufig nach Satz 4 entbehrlich)</p> <p>7 h x 20 x 30,40 €/h = 4.256 € jährliche zusätzliche Bürokratiekosten</p>
--	---

§ 13 Absatz 3 AEG	Anschlussrecht an Werksbahnen					
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Durch das neue Anschlussrecht an Werksbahnen entsteht ein geringfügiger Mehraufwand für alle Beteiligten. In der Praxis erfolgte die Zugangsgewährung in den meisten Fällen bereits problemlos.</p>					

VIII.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand für Bund

Durch das Eisenbahnregulierungsgesetz werden der Bundesnetzagentur neue Aufgaben und Befugnisse übertragen. Die angestrebte nachhaltige Förderung des Wettbewerbs auf dem Eisenbahnmarkt kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, das für die Durchführung der komplexen Regulierungsverfahren benötigte qualifizierte Personal (Juristinnen und Juristen, Wirtschaftswissenschaftlerinnen und Wirtschaftswissenschaftler, Ingenieurinnen und Ingenieure, aber auch Personal mit qualifizierten eisenbahnbetrieblichen Berufserfahrungen) in ausreichender Zahl kurzfristig bereit zu stellen. Dies verursacht bei der Bundesnetzagentur einen Personalmehrbedarf von voraussichtlich 30 Stellen. Das Eisenbahn-Bundesamt erhält durch die Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ebenfalls neue Aufgaben, die voraussichtlich einen Mehrbedarf von drei Planstellen verursachen. Beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird durch die zusätzlichen Aufgaben ein erheblicher Mehraufwand im Rahmen der Fach- und Rechtsaufsicht über die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt entstehen. Voraussichtlich wird ein zusätzlicher Stellenbedarf von zwei Planstellen im höheren Dienst entstehen, um die Aufsicht zu gewährleisten.

Die Lohnkostensätze für den Bund aus Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand („Lohnkostentabelle Verwaltung“) wurden zugrunde gelegt.

Die Sachkostenpauschale für die neu entstehenden Arbeitsplätze wird am Ende der Darstellung aufgrund der jeweils angegebenen Anzahl an Arbeitsstunden insgesamt berechnet.

Vorschrift	Vorgabe/ Liegt Informationspflicht vor?	Fallzahl	Personal-	Personal-	Sachaufwand	Sach-
			aufwand	aufwand		aufwand
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
§ 5	Überwachung des diskriminierungsfreien	12	3.110			

	Zugangs zu Rangierdienstleistungen					
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Anmerkungen zur Abschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: 12 Beschwerden pro Jahr - durchschnittlicher Prüfungs- und Überwachungsaufwand: 8 h - Lohnkosten: 32,40 € (Durchschnitt Bund gemäß Leitfaden Erfüllungsaufwand) <p>jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>12x 8 h x 32,40 €/h = 3.110 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 96 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 23 Absatz 2 Satz 4	Erstellung eines Musters für die Übersendung von Informationen über die mit dem Rahmenvertrag verbundenen Auswirkungen	1		1.458		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Antragsteller eines langdauernden Rahmenvertrags muss einen Bericht über das wirtschaftliche Risiko erstellen. Zur Vereinheitlichung kann die BNetzA ein verbindliches Muster für die Informationsübersendung erstellen. Dies ist dann von allen Antragstellern zu verwenden.</p> <p><u>Anmerkungen zur Abschätzung:</u></p> <p>Der Bericht über die wirtschaftlichen Risiken muss bestimmte Inhalte umfassen, damit die Regulierungsbehörde in der Lage ist, den Antrag innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu prüfen. Um die Prüfung in diesem Punkt weitestgehend zu vereinfachen und dem Unternehmen eine verbindliche Vorgabe für den Antrag zu machen, kann die BNetzA ein Muster für die Übersendung vorgeben.</p> <p>Der Erstellung eines Musters sind interne und/oder externe Abstimmungsgespräche mit dem Ziel vorgelagert, die wesentlichen Inhalte des Musters festzulegen. Es werden Informationen beschafft und zusammengefügt. Liegen alle Daten vor, ist eine Bewertung durchzuführen, ob das Muster geeignet ist. Der Entwurf ist wiederum intern abzustimmen. Danach kann die Reinschrift gefertigt werden, die auf der Internetseite veröffentlicht werden soll.</p> <p>Bei der Erstellung des Entwurfs sind alle Ebenen der Verwaltung (mittlerer, gehobener und höherer Dienst) beteiligt. Der Zeitaufwand beträgt rund 45 Arbeitsstunden (Ansatz des durchschnittlichen Lohnsatzes Bund von 32,40 €/h).</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand:</p> <p>1 x 45 h x 32,40 €/h = 1.458 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift einmalig 45 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 23 Absatz 2 und Absatz 5	Zusammenarbeit der BNetzA mit dem Betreiber der Schienenwege zur Erstellung eines Musterrahmenvertrags, Prüfung des Musterrahmenvertrags					

	<u>Erläuterungen:</u> Bislang bietet nur ein BdS Rahmenverträge an. Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung für die verschiedenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erstellung und Prüfung des Muster-rahmenvertrags ist vernachlässigbar, da Rahmenverträge derzeit bereits angeboten werden.					
§ 32 Absatz 3	Verpflichtung zur Information der Länder	123	9.842			
	<u>Erläuterungen:</u> Die Länder werden in allen Verfahren informiert, die Belange des Schienenpersonennahverkehrs tangieren. Dies betrifft im Wesentlichen jedes Entgeltgenehmigungsverfahren, also (180 BdS + 66 BvPersBhf, mit Entgeltgenehmigungsverfahren alle 2 Jahre =>) 123 Verfahren pro Jahr. Die Genehmigung wird mindestens für eine Netzfahrplanperiode, also für ein Jahr erteilt. Es wird von einem Genehmigungsverfahren alle 2 Jahre ausgegangen. Der Zeitaufwand beträgt 1 Stunde für die Recherche des betroffenen Gebietes und des jeweiligen Landes und 15 Minuten für die Versendung. In etwa 25 Prozent, also ca. 30 Fällen, wird auch über den weiteren Verlauf des Verfahrens zu unterrichten sein. Der diesbezügliche Aufwand beträgt ca. 5 Stunden je Verfahren für durchschnittlich 2 Schriftwechsel. Jährlicher Erfüllungsaufwand: Unterstellt wird der durchschnittliche Kostensatz für Bundesbeamte von 32,40 €, so dass sich ein Erfüllungsaufwand von (123 x 1,25 h + 30 x 5h) x 32,40 €/h = 9.841,50 € ergibt. Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 304 Arbeitsstunden an.					
§§ 33, 39 bis 42 § 49	Durchführung der Anreizregulierung für Betreiber von Personenbahnhöfen	17	66.096			
	<u>Erläuterungen:</u> Es erfolgt eine getrennte Darstellung für Betreiber von Personenbahnhöfen und für Betreiber von Schienenwegen. Das Verfahren für beide ist jedoch sehr ähnlich. Das Verfahren bis zur Entgeltgenehmigung wird in § 33 erläutert. Dabei besteht der erste Schritt (der hier dargestellt wird) darin, die Anreizregulierung durchzuführen, d.h. eine Effizienzrate und auf dieser Grundlage einen Anreizpfad zu ermitteln. Zunächst sind die Infrastrukturkosten des Unternehmens für die Leistungserbringung zu ermitteln. Diese waren auch bisher darzulegen und nachzuweisen. Folgender Aufwand entsteht jedoch im direkten Zusammenhang mit der Anreizregulierung neu: Ausgehend von den festgestellten Infrastruktur--Kosten müssen die von der Anreizregulierung ausgenommenen Kosten ausgesondert werden (vgl. § 42, insbesondere Kosten für sicherheitsrelevante Investitionen und solche, die gesetzlich vorgeschrieben sind). Für den Rest der Kosten ist ein Anreizpfad für die Dauer der Regulierungsperiode zu erstellen. Dazu sind Produktivitätsfortschritte und Preissteigerungsraten für den Sektor zu ermitteln. Die Fallzahl ergibt sich wie folgt: Die Anreizregulierung mit der Festlegung der Preisobergrenzen wird alle 3 bis 5 Jahre durchgeführt, einmal je Regulierungsperiode. 66 Betreiber von Personenbahnhöfen sind betroffen. Daher wird die Fallzahl wie folgt berechnet: 66 : 4 = 17 (gerundet) Beteiligt sind Beamte aller Qualifikationsstufen, so dass der durchschnittliche Lohnkostensatz					

	<p>von 32,40 €/h zugrunde gelegt wird.</p> <p>Geschätzt wird ein Zeitaufwand von 120 Stunden pro Fall.</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>Unterstellt wird der durchschnittliche Kostensatz für Bundesbeamte von 32,40 €, so dass sich ein Erfüllungsaufwand von $(17 \times 120 \text{ h}) \times 32,40 \text{ €/h} = 66.096 \text{ €}$ ergibt.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 2.040 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 32, 38 bis 42, § 48	Durchführung der Anreizregulierung für Betreiber von Schienenwegen	45	291.600			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es erfolgt eine getrennte Darstellung für Betreiber von Personenbahnhöfen und für Betreiber von Schienenwegen. Das Verfahren für beide ist jedoch sehr ähnlich.</p> <p>Das Verfahren bis zur Entgeltgenehmigung wird in § 33 erläutert. Dabei besteht der erste Schritt (der hier dargestellt wird) darin, die Anreizregulierung durchzuführen. Zunächst sind die Infrastrukturkosten des Unternehmens für die Leistungserbringung zu ermitteln. Dies wurde auch bisher bereits grundsätzlich getan, so dass insoweit keine Änderung des Erfüllungsaufwands erfolgt.</p> <p>Folgender Aufwand entsteht jedoch neu:</p> <p>Ausgehend von den festgestellten Infrastrukturkosten müssen die von der Anreizregulierung ausgenommenen Kosten ausgesondert werden (vgl. § 42, insbesondere Kosten für sicherheitsrelevante Investitionen und solche, die gesetzlich vorgeschrieben sind). Für den Rest der Kosten ist ein Anreizpfad für die Dauer der Regulierungsperiode zu erstellen. Dazu sind Produktivitätsfortschritte und Preissteigerungsraten für den Sektor zu ermitteln.</p> <p>Die Fallzahl ergibt sich wie folgt: Die Anreizregulierung mit der Festlegung der Preisobergrenzen wird alle 3 bis 5 Jahre durchgeführt, einmal je Regulierungsperiode. Daher wird die Fallzahl wie folgt berechnet: $180 : 4 = 45$</p> <p>Beteiligt sind Beamte aller Qualifikationsstufen, so dass der durchschnittliche Lohnkostensatz von 32,40 €/h zugrunde gelegt wird.</p> <p>Geschätzt wird ein Zeitaufwand von 200 Stunden pro Fall.</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>Unterstellt wird der durchschnittliche Kostensatz für Bundesbeamte von 32,40 €, so dass sich ein Erfüllungsaufwand von $(45 \times 200 \text{ h}) \times 32,40 \text{ €/h} = 291.600 \text{ €}$ ergibt.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 9.000 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 43 Absatz 1 bis 4 und 6	Verpflichtung zur Genehmigung von Entgelten					
	Für Betreiber der Schienenwege(Prozessbetrachtung)	90	58.320			
	<u>Erläuterungen:</u>					

	<p>Dieser Prozess wird getrennt nach Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Personenbahnhöfen betrachtet. Betrachtet wird der reine Arbeitsprozess. Die Entgeltgenehmigung wird für Betreiber der Schienenwege neu eingeführt. Bislang gab es allein eine nachträgliche Prüfung der Entgelte.</p> <p><u>Berechnung:</u> Für die Kalkulation des Erfüllungsaufwandes wird angenommen, dass im Durchschnitt alle zwei Jahre eine Entgeltgenehmigung durch die Regulierungsbehörde zu erteilen ist. Die Genehmigung wird mindestens für eine Netzfahrplanperiode, also für ein Jahr erteilt. Daher wird von einem Genehmigungsverfahren alle 2 Jahre ausgegangen.</p> <p>Der Mehraufwand im Vergleich zur bisherigen Prüfung wird auf 20 Stunden pro Fall geschätzt.</p> <p>Es entsteht somit jährlich ein Mehraufwand in Höhe von $90 \times 20 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 58.320 \text{ €}$</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 1.800 Arbeitsstunden an.</p>					
	Für Betreiber von Personenbahnhöfen (Prozessbetrachtung)	33	21.384			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Personenbahnhöfe sind zwar weniger aufwendig bei der Entgeltgenehmigung als Betreiber von Schienenwegen. Die Entgeltgenehmigung verursacht hier jedoch einen ähnlichen Mehraufwand, da nach bisheriger Rechtslage die Prüfung nicht so detailliert war.</p> <p>Auch hier ist von 20 Stunden pro Fall Mehraufwand auszugehen.</p> <p>Es entsteht somit jährlich ein Mehraufwand in Höhe von:</p> <p>$33 \times 20 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 21.384 \text{ €}$</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 660 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 43 Absatz 3	Verpflichtung zur Internetveröffentlichung	123	3.948			
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Veröffentlichung der beabsichtigten Entgelte im Internet wird in jedem Fall vorgenommen, in dem ein Genehmigungsantrag gestellt wird. Unter der Annahme, dass die durchschnittliche Genehmigungsdauer 2 Jahre dauert, ergibt sich folgende Fallzahl: $0,5 \times (180 \text{ BdS} + 66 \text{ BvPBhf}) = 123$.</p> <p>Der Zeitaufwand hierzu beträgt: 0,5 Stunden zur Sichtung des Materials und 0,5 Stunden zur Einstellung im Internet, wobei der Lohnkostenanteil des gehobenen Dienstes (32,10 €) Berücksichtigung finden kann. Dabei ist berücksichtigt, dass die Unterlagen in 50 Prozent der Fälle eingescannt werden müssen.</p> <p>Es ergibt sich mithin ein Erfüllungsaufwand in Höhe von $123 \times (0,5 + 0,5) \times 32,10 \text{ €} = 3.948,30 \text{ €}$.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 123 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 49	Dokumentation der Entgeltbildung (Prozessbetrachtung)					

	BdS und BvP					
	Prüfung des Berichts und des Anhangs	33 (BvP)	106.920			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>BdS: Diese Regelung entspricht für BdS dem bisherigen § 14d Satz 1 Nummer 6 AEG. Es entsteht daher kein abweichender Erfüllungsaufwand.</p> <p>BvP: Für die Regulierung von Betreibern von Personenbahnhöfen entsteht ein abweichender Erfüllungsaufwand. Der Aufwand tritt jede Genehmigungsperiode ein und besteht voraussichtlich aus folgenden Prozessschritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daten und Informationen sichten und zusammenstellen - Vollständigkeitsprüfung - Fehlende Daten nachfordern - Inhaltliche Prüfung / Berechnungen nachvollziehen - Fehlerkorrektur. <p>Eine Entgeltgenehmigungsperiode umfasst durchschnittlich 2 Jahre. Insgesamt wird von einem Erfüllungsaufwand von 100 Stunden ausgegangen. Unterstellt man den durchschnittlichen Stundensatz für Bundesbeamte in Höhe von 32,40 €, ergibt sich bei einer Zahl von 66 Betreibern von Personenbahnhöfen ein Erfüllungsmehraufwand von $66 \times 1/2 \times 100 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 106.920 \text{ €}$.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 3.300 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 50	Dokumentation der Kosten und Erlöse (Prozessbetrachtung) BdS und BvP					
	Prüfung des Berichts und des Anhangs	62	318.816			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Im Gegensatz zu § 49 handelt es sich hier um die Dokumentation für die Preisobergrenzenbildung im Rahmen der Anreizregulierung. Diese erfolgt alle 3-5 Jahre, für jede Regulierungsperiode. Diese ist in der Regel mit 5 Jahren vorgegeben, doch wird am Anfang zur Angleichung mit der LuFV zunächst eine kürzere Periode erforderlich sein.</p> <p>Hier entsteht für BdS ein zusätzlicher Aufwand, da bisher nur der Bericht nach § 49 zu prüfen und auszuwerten war.</p> <p>Gleiches gilt für die Regulierung von Betreibern von Personenbahnhöfen. Der Aufwand tritt jede Genehmigungsperiode ein und besteht voraussichtlich aus folgenden Prozessschritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daten und Informationen sichten und zusammenstellen - Vollständigkeitsprüfung - Fehlende Daten nachfordern - Inhaltliche Prüfung / Berechnungen nachvollziehen - Fehlerkorrektur. <p>Für die Dauer einer Regulierungsperiode werden 4 Jahre unterstellt). Insgesamt wird von einem Erfüllungsaufwand von 160 Stunden ausgegangen. Unterstellt man den durchschnittlichen Stundensatz für Bundesbeamte in Höhe von 32,40 €, ergibt sich bei einer Zahl von 66 Betrei-</p>					

	<p>bern von Personenbahnhöfen und 180 BdS ein Erfüllungsmehraufwand von</p> <p>$(66+180)/4 \times 160 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 318.816 \text{ €}$.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 9.840 Arbeitsstunden an.</p>					
<p>§ 52 Absatz 2 EReg G</p> <p>und</p> <p>§ 2 Absatz 1 BE- BE- VVG</p>	<p>Fachaufsicht des BMVBS über die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt</p>	1.000	169.452		<p>siehe unten (zusammengefasst)</p>	
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Mehraufwand durch die neuen Regelungen, insbesondere die neue Entgeltmethodik (Anreizregulierung) wird zu einem erheblichen Mehraufwand bei der Fachaufsicht über die Bundesnetzagentur (BNetzA) sowie über das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) führen.</p> <p>Abschätzung: kontinuierliche Aufsicht in Höhe von ca. 100 Stunden monatlich über BNetzA und 20 Stunden monatlich über EBA. Insbesondere in der Anfangszeit der Einführung der Anreizregulierung kann dies für die BNetzA auch deutlich darüber liegen, da ein umfassendes neues System einzuführen ist.</p> <p>Zusätzlich fallen konkrete Fälle der Aufsicht an, zu denen in Gesprächen mit der BNetzA geführt, Aufklärung betrieben und teilweise gehandelt werden muss. Diese dürfte 150 Stunden monatlich ausmachen. In dieser Abschätzung enthalten sind auch Einschaltungen der Fachaufsicht, gerade in der Anfangszeit des neuen Systems, soweit absehbare Differenzen mit Eisenbahnunternehmen über die Auslegung von Vorschriften entstehen.</p> <p>Aufgrund der besonderen Komplexität der in Teilen völlig neuen Rechtsmaterie ist davon auszugehen, dass die Aufsichtstätigkeit durchweg von rd. 12 Beschäftigten des höheren Dienstes wahrgenommen wird.</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>$120\text{h/m} \times 12 \text{ m} \times 52,30 \text{ €/h} = 75.312 \text{ €}$ + $150 \text{ h /m} \times 12 \text{ m} \times 52,30 \text{ €/h} = 94.140 \text{ €}$ = 169.452 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 3.240 (1.440 + 1.800) Arbeitsstunden an.</p>						
<p>§ 45 Absatz 3</p>	<p>Tätigkeitsbericht der Regulierungsbehörde</p>	0,5	-1.086			

Erläuterungen:

Abweichend von der bisherigen Regelung in § 14b Absatz 4 AEG wird der Tätigkeitsbericht nicht mehr jährlich erstellt. Der Tätigkeitsbericht der Bundesnetzagentur soll alle zwei Jahre, parallel zu den Sondergutachten der Monopolkommission vorgelegt werden. Hierdurch tritt eine Entlastung bei der Regulierungsbehörde ein. Doch sind in dem zweijährlichen Bericht die Daten aus zwei Jahren auszuwerten, so dass dieser Bericht deutlich mehr Aufwand verursacht als der bisherige jährliche.

Anmerkungen zur Abschätzung:

An der Erstellung des Tätigkeitsberichts sind insbesondere Beschäftigte des gehobenen und höheren Diensts beteiligt. Der Zeitaufwand beträgt vor der Turnusänderung rund 485 Stunden p. a. Nach der Änderung beläuft sich der Zeitaufwand auf 459 Stunden p. a. Die Fallzahl liegt nach der Änderung bei 1 Fall alle 2 Jahre (= 0,5 Fälle p. a.) Die Absenkung des Aufwands lässt sich wie folgt berechnen:

- Alt: $1,0 \times 242 \text{ h} \times 52,30 \text{ €/h} (= 12.657 \text{ €})$
+
 $1,0 \times 243 \text{ h} \times 32,10 \text{ €/h} (= 7.800 \text{ €})$
=
20.456 € p.a.
- Neu:
 $0,5 \times 459 \text{ h} \times 52,30 \text{ €/h} (= 12.003 \text{ €})$
+
 $0,5 \times 459 \text{ h} \times 32,10 \text{ €/h} (= 7.367 \text{ €})$
=
19.370 € p.a.

- Ersparnis = 1.086 € p. a.

Die Absenkung ergibt sich demnach daraus, dass der Tätigkeitsbericht nur noch alle zwei Jahre erstellt werden muss.

Absenkung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Verwaltung: 1.086 € beim Bund

Eingesparte Stunden: 26

**§ 53
Absatz
2 und
3**

Gelegenheit zur Stellungnahme gegenüber Bundeskartellamt bei Entgeltgenehmigungsverfahren und Herstellung des Benehmens durch die Regulierungsbehörde

Erläuterungen:

Bei Entgeltgenehmigungsverfahren wird aufgrund der Wettbewerbsrelevanz eine regelmäßige Stellungnahme des Bundeskartellamtes eingeführt. Weiterhin hat die Regulierungsbehörde gemäß Absatz 3 eine Verpflichtung, in gewissen Fällen ein Benehmen mit einer anderen betroffenen Behörde herzustellen.

	Hierdurch entsteht Mehraufwand in geringer Höhe.					
§ 53 Absatz 3 i.V.m. § 56 Absatz 1 Satz 3, § 59 Absatz 1 Satz 2	Pflicht zur Abstimmung mit den Regulierungsstellen der Mitgliedsstaaten der EU bzgl. regulatorischer Maßnahmen gegen die einzigen Anlaufstellen	10	15.408			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Maßnahmen gegenüber den einzigen Anlaufstellen (OSS) müssen zuvor mit den übrigen Regulierungsstellen der EU-Mitgliedsstaaten abgestimmt werden, sofern die anderen Regulierungsstellen von den Maßnahmen betroffen sind. Dies wird voraussichtlich in zehn Fällen pro Jahr erfolgen müssen. Mit der Abstimmung sind zwei Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (32,10 €) jeweils 24 Stunden befasst.</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>$2 P \times 32,10 \text{ €/h} \times 24 \text{ h} \times 10 = 15.408 \text{ €}$</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 480 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 54	Einrichtung von Beschlusskammern bei der BNetzA					
	<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Einrichtung von Beschlusskammern bei der Bundesnetzagentur ist eine rein organisatorische Maßnahme, bei der auf vorhandene Ressourcen zurückgegriffen wird. Daher beläuft sich der Aufwand für die Bildung der Beschlusskammern durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die Einrichtung der Beschlusskammern durch die Bundesnetzagentur in geringer Höhe.</p>					
§ 57	Durchführung der Marktanalyse und Entscheidung über die (teilweise) Befreiung der Wartungseinrichtungen von regulierungsrechtlichen Verpflichtungen	1		20.736		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die BNetzA muss eine Marktanalyse durchführen und das Ergebnis in eine Entscheidung vorschlagen, ob und inwieweit Betreiber von Wartungseinrichtungen von Verpflichtungen aufgrund des ERegG befreit werden können.</p> <p>An der zunächst einmalig durchzuführenden Marktanalyse, deren Auswertung und der Entscheidung über die mögliche Befreiung der Betreiber werden voraussichtlich 2 Personen je 2</p>					

	<p>Monate arbeiten. Der durchschnittliche Lohnsatz von 32,40 €/h wird angesetzt.</p> <p>Hierfür entsteht ein einmaliger Aufwand von $2 \times 160 \text{ h/Monate} \times 2 \text{ Monate} \times 32,40 \text{ €/ h} = 20.736$</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift einmalig zusätzlich 640 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 56 Absatz 1 Satz 2 mit § 53 Absatz 4	Maßnahmen gegenüber den Einzigsten Anlaufstellen	10	93.200			
	<p><u>Erläuterungen</u></p> <p>Es ist im Schnitt von 10 Fällen pro Jahr auszugehen, in denen die Regulierungsbehörde gegenüber der einzigen Anlaufstelle (OSS) der Güterverkehrskorridore Prüfungen und Maßnahmen durchführen muss, die zeitaufwendig und inhaltlich komplex sind. Bei dem OSS („one stop shop“) handelt es sich um eine einzige zentrale Anlaufstelle für alle Güterverkehrskorridore. Mit dieser Stelle müssen die nationalen Regulierungsbehörden eng zusammen arbeiten, um die Einbindung der Güterverkehrskorridore in das deutsche Netz zu gewährleisten. Es kommen auch Regulierungsentscheidungen der BNetzA in Betracht. Hier entsteht ein gewisser Aufwand.</p> <p>Hierfür werden zwei Mitarbeiter des gehobenen (32,10 €) und einer des höheren Dienstes (52,30 €) benötigt, die jeweils 80 Stunden aufwenden müssen.</p> <p>Alternativen zur dargestellten Vorgehensweise kommen nicht in Betracht, da die Prüfungen und die Maßnahmen gegenüber den OSS auf europarechtlichen Vorgaben beruhen.</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> $10 \times 2 \times 32,10 \text{ €} \times 80 (= 51.360 \text{ €})$ $+$ $10 \times 1 \times 52,30 \text{ €} \times 80 (= 41.840 \text{ €})$ $=$ <p>93.200 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 2.400 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 56 Absatz 2	Maßnahmen bei der Planung und Festlegung der Katalogtrassen nach VO 913/2010	10	46.600			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es werden auf EU-Ebene Trassen zum Zwecke der Schaffung von Güterverkehrskorridoren festgelegt. Diese müssen im nationalen Netzfahrplan berücksichtigt werden.</p> <p>Es ist im Schnitt von 10 Fällen pro Jahr auszugehen, in denen die Regulierungsbehörde gegenüber den betreffenden Betreibern der Schienenwege (BdS) der Güterverkehrskorridore Prüfungen und Maßnahmen hinsichtlich der Trassenkonstruktion durchführen muss, die zeitaufwendig und inhaltlich komplex sind. Hierfür werden zwei Mitarbeiter des gehobenen (32,10 €) und einer des höheren Dienstes (52,30 €) benötigt, die jeweils 40 Stunden aufwenden müssen.</p>					

	<p>2 P x 32,10 €/h x 40 h x 10 (= 25.680 €) + 1 P x 52,30 €/h x 40 h x 10 (= 20.920 €) = 46.600 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 1.200 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 58 Satz 4	Festlegungen der Regulierungsbehörde zur Ausgestaltung der Mitteilung aus Satz 1	5	16.880			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Hinsichtlich der Ausgestaltung der Mitteilungen der EIU wird die Regulierungsbehörde jährlich in durchschnittlich 5 Fällen Festlegungen treffen. Hierzu ist ein Personalaufwand von einem Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (32,10) und einem Mitarbeitern des höheren Dienstes (52,30 €) und ein Zeitaufwand von 40 Stunden je Mitarbeiter erforderlich.</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>32,10 €/h x 40 h (= 1.284€) x 5 = 6.420 € + 52,30 €/h x 40 h (= 2091€) x 5 = 10.460€ = 16.880 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 400 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 59 Absatz 1	Vorabprüfung Ablehnung von Zugtrassen im Netzfahrplan	30	30.816	2.311		
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Trassenablehnungen zum Netzfahrplan resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der beabsichtigten Trassenablehnungen ermöglicht, da umfangreichere Informationen als Grundlage dienen. Dies ist mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand und der Notwendigkeit der Schulung (Schulung zu Trassenkonstruktions- und Anmelde-systemen der EIU) von zwei Mitarbeitern des gehobenen Dienstes verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter.</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand 2 P x 32,10 € x 16 x 30 = 30.816 €</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand (Fortbildung, 2 Personen):</p> <p>36 h x 2P x 32,10 €/h = 2.311,20 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 960 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 58 Nr. 2	Ablehnung Zugtrassen Gelegenheitsverkehr	20	20.544			

mit § 59 Absatz 1						
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Trassenablehnungen zum Gelegenheitsverkehr resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der beabsichtigten Trassenablehnungen ermöglicht. Dies ist jedoch mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter.</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>2 P x 32,10 €/h x 16 x 20 = 20.544 €</p> <p>Schulungsaufwand bereits bei Nummer 1 erfasst</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 640 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 58 Nummer 4 mit § 58 Absatz 1	Abschluss Rahmenvertrag	15	23.112			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Rahmenvertragsschlüssen resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der vorgelegten Rahmenvertragsunterlagen ermöglicht. Dies ist jedoch mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter (3 Mitarbeiter des gehobenen Dienstes).</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>3 P x 32,10€/h x 16 h x 15=</p> <p>23.112 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 720 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 58 Nummer 7 mit § 59 Absatz 1	Festlegung Korridortrassen	160	123.264			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es handelt sich vorliegend um eine neue Vorabprüfungskompetenz bzgl. Festlegung von Gü-</p>					

	<p>terverkehrskorridortrassen. Die Fallzahl ergibt sich anhand der Anzahl der einzurichtenden Güterverkehrskorridore und der voraussichtlichen Anzahl der Konflikte/Beschwerden zu den Festlegungen. Es handelt sich um eine zeitintensive und aufwendige Prüfung, (1P gehobener Dienst, 24 Stunden pro Fall).</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>1P x 32,10 €/h x 24 h x 160 = 123.264 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 3.840 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 61	Missbrauchsaufsicht über Fahrausweisvertrieb und Bahnstrom					
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Bisher lag die allgemeine Missbrauchsaufsicht auch für diese beiden Bereiche beim Bundeskartellamt. Diese geht nun auf die Bundesnetzagentur über. Dadurch entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.</p>					
§ 62 Absatz 2	Vorteilsabschöpfung					
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Vorteilsabschöpfung durch die Regulierungsbehörde vermeidet (zivilrechtliche) Prozesse einer Vielzahl von Zugangsberechtigten gegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hierdurch sinkt der Erfüllungsaufwand bei den Ländern und steigt bei der Regulierungsbehörde. Es handelt sich jedoch nur um einen geringfügigen Mehr- und Minderaufwand.</p>					
§ 63	Veröffentlichung der Entscheidungen der Bundesnetzagentur	70	1.715			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die BNetzA hat die von ihr getroffenen Entscheidungen zu veröffentlichen. Auf diesem Wege kann sie auch Informationen zu laufenden Verfahren veröffentlichen.</p> <p>Anmerkungen zur Abschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fallzahl: ausgegangen wurde von 60 veröffentlichten Entscheidungen und 10 veröffentlichten Verfahrenseinleitungen - Durchschnittlicher Aufwand für Veröffentlichung im Amtsblatt und im Internet: 60 min. - Lohnkosten: 24,50 € (mittlerer Dienst) <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>70 x 1 h x 24,50 €/h = 1.715 € beim Bund</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 70 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 64 Absatz 1	Durchführung einer Marktbeobachtung	1.200	294.000		27.120	
	<p><u>Erläuterungen:</u></p>					

Nunmehr wird eine gesetzliche Befugnis der BNetzA zur Marktbeobachtung verankert. Schon vor Einführung einer Pflicht zur Durchführung der Marktbeobachtung im Eisenbahnbereich hat die BNetzA eine regelmäßige Markterhebung auf freiwilliger Basis durchgeführt. Tatsächlich entsteht durch die gesetzliche Verpflichtung insoweit nur ein Mehraufwand durch die geringfügig höhere Fallzahl.

Anmerkungen zur Abschätzung:

Nach Erhalt der Fragebogen erfolgt eine Vollständigkeitsprüfung. Fehlende Informationen werden nachgefordert, bevor der Fragebogen materiell geprüft wird. Wenn der Fragebogen abschließend geprüft wurde, werden die Daten erfasst und mittels Vier-Augen-Prinzip gesichtet und freigegeben.

Die Plausibilitätsprüfung und Eingabe der Fragebogen erfolgt durch den mittleren Dienst (24,50 €). Der Zeitaufwand beträgt rund 10 Stunden pro Fall. Die Kosten belaufen sich auf 245 € pro Fall. Die Fallzahl ergibt aus den Adressbeständen der BNetzA. Der Erfüllungsaufwand lässt sich wie folgt berechnen:

$$245 \text{ €} \times 1.200 = 294.000 \text{ € p. a.}$$

Dieser Betrag erfasst neben der Dateneingabe auch den Personalanteil für Schulungen, in denen über den Verlauf der Erhebung sowie aktuelle Probleme diskutiert wird, und die Aufbereitung der Daten.

Es entstehen auch Sachkosten für die Schulungen und die die Bereitstellung einer Datenbank. Dieser Aufwand ist nicht fallbezogen. Er beträgt zusätzlich 27.120,00 € p. a an Sachkosten.

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

$$1200 \times 10 \text{ h} \times 24,50 \text{ €/h} = 294.00 \text{ € beim Bund}$$

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 12.000 Arbeitsstunden an.

§ 66 Absatz 2	Wegfall des Vorverfahrens (Widerspruchsverfahrens)	30	-25.104			
---------------	---	----	---------	--	--	--

Erläuterungen:

Daraus ergibt sich eine Entlastung beim Aufwand des Bundes um 25.104 € p.a.

Anmerkungen zur Abschätzung:

- Fallzahl: auf Grund bisheriger Erfahrungen wird davon ausgegangen, dass in 50 Prozent der (jährlich 60) Entscheidungen Widerspruch eingelegt worden wäre
- Aufwand für die Durchführung eines Widerspruchsverfahrens, durchschnittlich: 16 h (2 Personenarbeitstage)
- Lohnkosten: 52,30 € (höherer Dienst)

$30 \times 16 \text{ h} \times 52,30 \text{ €/h}$

16 Arbeitsstunden Einsparung jährlich

§ 71	Ordnungswidrigkeitenverfolgung	5	4.050			
------	---------------------------------------	---	-------	--	--	--

Erläuterungen:

	<p>Es wird von 5 OWi-Verfahren im Jahr ausgegangen. Je Verfahren kann ein Zeitaufwand von 25 Arbeitsstunden angenommen werden für Erfassung des Sachverhaltes, Interne Besprechungen, Durchführung der Anhörung, Bescheid erstellen und zustellen, kopieren, verteilen, archivieren, dokumentieren, Inkasso veranlassen und Überwachen. Hierbei wird ein durchschnittlicher Stundensatz von Bundesbeamten in Höhe von 32,40 € unterstellt.</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:</p> <p>$5 \times 25 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 4.050,00 \text{ €}$.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 125 Arbeitsstunden an.</p>
--	--

Art. 2	Änderungen des AEG (betroffene Behörde: EBA)	Fallzahl	Jährlicher Personalaufwand	Einmaliger Personalaufwand	Jährlicher Sachaufwand	Einmaliger Sachaufwand
§ 9 c AEG	Überwachung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften					
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die Einhaltung der Entflechtungsvorschriften aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz wurde bisher vom EBA überwacht. Künftig wird diese Kompetenz auf die BNetzA übergehen. Der Aufwand für Wirtschaft und Verwaltung bleibt unverändert.</p>					
§ 14 AEG	Infrastrukturkataster: Einrichtung					5.000
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Da das Eisenbahn-Bundesamt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes aufgrund der LuFV, der Lärmkartierung und im Rahmen der Genehmigung von Infrastruktur bereits ein Register führt und darüber hinaus die Informationen der Aufsichtsbehörden der Länder über nichtbundeseigene Infrastruktur zusammengetragen hat, ist die Zuweisung der Aufgabe zur Aufsichtsbehörde des Bundes sinnvoll und kostengünstig. Aufsicht in diesem Zusammenhang meint, dass das EBA die vollständige Übermittlung der Daten durch die EIU überwacht und ggf. im Wege der Eisenbahnaufsicht Daten nachfordern kann, wenn diese nicht oder nicht vollständig übermittelt wurden.</p> <p>Der Einrichtungsaufwand für das Kataster ist überschaubar, da Register beim EBA bereits existieren. Hier wird von einem einmaligen Umstellungsaufwand von 5.000 € ausgegangen. Der Zugriff der anderen Behörden erfolgt elektronisch, so dass ein bezifferbarer Aufwand bei diesen nicht entsteht.</p>					
§ 14 Absatz 1 und 2 AEG	Führen eines Katasters über alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland durch das EBA					
	I) Erstaufnahme des Ka-	870	9.396	56.376		

tasters einmalig mit Aufsicht					
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Die noch nicht beim EBA vorhandenen Daten müssen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen übermittelt werden. Aufsicht insoweit bedeutet, dass die vollständige und korrekte Übermittlung der Daten entsprechend der bestehenden Eisenbahninfrastruktur vom EBA auch in gewissem Umfang überprüft werden muss. Die vorhandenen Daten müssen gepflegt werden, so dass auch ein jährlicher Aufwand damit einhergeht.</p> <p>Fallzahl: Ca. 700 BdSE (Betreiber von Serviceeinrichtungen) Ca. 170 NE BdS (nicht bundeseigene Betreiber von Schienenwegen) Ca. 5 BE BdS (bundeseigene Betreiber von Schienenwegen)</p> <p>Einrichtungsaufwand Verwaltung durchschnittlich 2 1/3 Std (140min) / EIU x 32,40 € für 870 Fälle (davon 1/3 Std Grundsatzangelegenheiten, bleiben dauerhaft erhalten zur Datenpflege)</p> <p>Anmerkung: die BE BdS sind bereits im Lärmkataster erfasst, daher entsteht hier voraussichtlich kein zusätzlicher Aufwand, daher Fallzahl 870</p> <p>Einmaliger zusätzlicher Personalaufwand 870 x 2 h x 32,40 €/h = 56.376 €</p> <p>Jährlicher zusätzlicher Personalaufwand: 870 x 1/3 h x 32,40 €/h = 9.396 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift einmalig 1.740 Arbeitsstunden zusätzlich an.</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 290 Arbeitsstunden an.</p>					
<p>II) Änderungen der Katasterdaten:</p>					
a) Kontaktdatenänderung	20	972			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Jährlich wird es voraussichtlich ca. 20 Fälle einer Änderung von Kontaktdaten geben. Die Bearbeitung wird mit 1,5 Stunden veranschlagt. Der durchschnittliche Personalkostensatz Bund wird zugrunde gelegt.</p> <p>Jährlicher Personalmehraufwand: 20 x 1,5 h x 32,40 €/h = 972 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 30 Arbeitsstunden an.</p>					
b) Änderung Infrastruktur	2400	116.640			
<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Jährlich wird es voraussichtlich ca. 2.400 Fälle einer Änderung von Infrastrukturen geben. Die Bearbeitung wird mit 1,5 Stunden veranschlagt. Der durchschnittliche Personalkostensatz Bund wird zugrunde gelegt.</p>					

<p>Jährlicher Personalmehraufwand:</p> <p>2400 x 1,5 h x 32,40 €/h= 116.640 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 3.600 Arbeitsstunden an.</p>

	Fälle des Tätigwerdens der Aufsicht bzgl. Änderung Infrastruktur	250	16.200			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Wenn Unternehmen Änderungen nicht gemeldet haben, hat die Aufsicht Informationen nachzufordern. Jährlich wird es voraussichtlich ca. 250 Fälle dieser Art geben. Die Bearbeitung wird mit 2 Stunden veranschlagt. Der durchschnittliche Personalkostensatz Bund wird zugrunde gelegt.</p> <p>Jährlicher Personalmehraufwand:</p> <p>250 x 2 h x 32,40 €/h = 16.200 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 500 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 11 Absatz 1 Satz 1 AEG	Regelung einer Genehmigungspflicht der Stilllegung von Serviceeinrichtungen	80	11.664			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Es wird mit ca. 80 Stilllegungen von Serviceeinrichtungen pro Jahr gerechnet, die nach der Neuregelung zu genehmigen sind</p> <p>Verwaltungsaufwand: 4,5 Stunden durchschnittlich, bestehend aus Erklärung prüfen, Ermitteln, Genehmigung/Versagung aussprechen</p> <p>Jährlicher Personalmehraufwand:</p> <p>80 x 4,5 h x 32,40 €/h= 11.664 €</p> <p>Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 360 Arbeitsstunden an.</p>					
§ 35 AEG Absatz 1 und 2	Gegenseitiges Benehmen der Aufsichts- Kartell und Regulierungsbehörden	80	12.960			
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <p>Gegenseitige Information und ins Benehmen setzen der Eisenbahnaufsichtsbehörde mit der anderen Behörde, Prüfung, Berücksichtigung, Gespräche</p>					

Jährlicher Personalmehraufwand:

$80 \times 5 \text{ h} \times 32,40 \text{ €/h} = 12.960 \text{ €}$ (davon die Hälfte beim EBA)

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 400 Arbeitsstunden an.
(davon die Hälfte beim EBA).

elektronische Vorab-Fassung

Kosten, zusammengefasste Darstellung einschließlich Sachkostenpauschalen für Arbeitsplätze

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 2,3 Millionen Euro/Jahr.

Für die Bundesnetzagentur ergibt sich aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 49.956 Stunden. Dies entspricht 30 Stellen. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 12.365 € pro Arbeitsplatz (Rundschreiben des BMF vom 9. Mai 2011). Insgesamt ergeben sich so 370.950 € an jährlichen Sachkosten. Darüber hinaus entstehen 27.120 € an jährlichen zusätzlichen Sachkosten. Der jährliche Personalmehraufwand ist mit 1.523.435 € zu beziffern. Die einmalig entstehenden Personalkosten betragen 24.505 €.

Für das BMVBS (Fachaufsicht nach § 45 Absatz 2 ERegG sowie § 2 BEVVG) ergibt sich ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 3.240 Stunden, entsprechend 169.452 €. Dies entspricht zwei Stellen im höheren Dienst. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 12.365 € pro Arbeitsplatz (Rundschreiben des BMF vom 9. Mai 2011). Insgesamt ergeben sich so 24.730 € an jährlichen Sachkosten.

Für das Eisenbahnbundesamt (EBA) ergibt sich aus den Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (Artikel 2) ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 4.980 Stunden bzw. 161.352 €. Dies entspricht drei Stellen. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 12.365 € pro Arbeitsplatz (Rundschreiben des BMF vom 9. Mai 2011). Insgesamt ergeben sich so 37.095 € an jährlichen Sachkosten. Einmalige Personalkosten entstehen in Höhe von 56.376 € (auf Grundlage von 1.740 Stunden), einmalige Sachkosten entstehen in Höhe von 12.365 € für die Sachkostenpauschale für diesen Arbeitsplatz. Weitere einmalige Sachkosten in Höhe von 5.000 € entstehen für die Einrichtung bzw. den Ausbau des Infrastrukturkatasters.

c. Erfüllungsaufwand für Kommunen

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für Kommunen entsteht nicht.

IX. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

X. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Mehrere Indikatoren für Nachhaltigkeit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind betroffen, insbesondere der Indikator Mobilität in mehreren Ausprägungen.

In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der Schiene gefördert. Dies wird mittelbar auch zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb führen.

Damit wird insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität positiv berührt, indem der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr durch bessere Wettbewerbsbedingungen attraktiver werden. Der Schienenverkehr sichert die Mobilität auf umweltschonende Weise. Auch wird durch die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und des intramodalen Wettbewerbs dessen Attraktivität für den Güterverkehr steigen.

XI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Artikel 1 - Eisenbahnregulierungsgesetz

Allgemeines

Wegfall des Begriffs der öffentlichen Eisenbahnen

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz wird zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen unterschieden. Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind solche, die Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind solche, die gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und die jedermann nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann. Die nicht von dieser Definition erfassten Eisenbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen (§ 3 AEG).

Den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur nicht gewähren mussten Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben haben (§ 14 Absatz 1 Satz 4 AEG). Diese Unterscheidung wird materiell im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) fortgeführt. Wie bisher unterliegen Werksbahnen nicht dem allgemeinen Zugangsrecht. Für sie gelten Sonderbestimmungen (§ 9 ERegG), die im Gesetz abschließend aufgezählt sind (§ 9 Absatz 4 ERegG). Daher ist es für Zwecke des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht mehr erforderlich, jeweils in den einzelnen Vorschriften zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen zu unterscheiden. Die Unterscheidung wird für das Allgemeine Eisenbahngesetz aufrechterhalten, da die auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erlassenen Rechtsverordnungen regelmäßig zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen unterscheiden. Im Allgemeinen Eisenbahngesetz wird klargestellt, dass Betreiber von Werksbahnen nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind.

Teil 1

Zu § 1

Die Regelung soll die wichtige Maßgröße sein, an der die gesamte Regulierung auszurichten ist. Regulierung im Sinne dieses Gesetzes sind vor allem die Maßnahmen, die zur Erreichung der in § 1 genannten Ziele ergriffen werden und durch die das Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Angebot von Eisenbahninfrastruktur geregelt wird. Diese Regelungen betreffen insbesondere

- den Marktzugang,
- die Wettbewerbsbedingungen und
- das Wettbewerbsverhalten

auf den Eisenbahnmärkten.

Zu § 2

Absatz 1

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 1 Absatz 2 AEG und legt fest, für welche Arten von Bahnen das Gesetz Anwendung findet.

Absatz 2

Die Regelung beinhaltet das Verhältnis von Regulierungsrecht und nationalem Wettbewerbsrecht im Bereich der Eisenbahnen. Es wird festgelegt, dass die Regelungen des Teiles 2 Abschnitt 3 zur Entgel-

regulierung sowie die auf der Grundlage des § 70 erlassenen Rechtsverordnungen abschließende Regelungen darstellen, die die Anwendung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ausschließen. Darüber hinaus stellen die Vorschriften dieses Gesetzes oder auf Grund dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen keine abschließenden Regelungen dar, so dass eine parallele Zuständigkeit von Kartell- und Regulierungsbehörde erhalten bleibt.

Absatz 3

Hiermit wird klargestellt, dass zahlreiche Vorschriften des Gesetzes einen europarechtlichen Hintergrund haben.

Zu § 3

Absatz 1

Es wird definiert, dass die Regulierungsbehörde für den Bereich der Eisenbahnregulierung die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen ist. Im Folgenden wird der Übersichtlichkeit halber einheitlich nur noch der Begriff „Bundesnetzagentur“ verwendet.

Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, dass die Definitionen aus den bezeichneten Vorschriften des AEG auch im Rahmen des ERegG Anwendung finden, soweit das ERegG nichts Abweichendes regelt. Die gesetzesübergreifenden Definitionen durch den Verweis dienen einem einheitlichen Begriffsverständnis im Eisenbahnrecht, soweit möglich und sinnvoll.

Absatz 3

Absatz 3 regelt die besonderen Definitionen, die nur im Rahmen des ERegG benötigt werden.

Nummer 1 und Nummer 2

Die Definition in Nummer 1 ist die regulierungsrechtliche Entsprechung zu § 2 Absatz 3 AEG. Im Rahmen des ERegG steht Ihre Änderung im Zusammenhang mit der Neueinführung von Nummer 2. Die dort enthaltene Legaldefinition des Betreibers der Serviceeinrichtung macht – zusammen mit der Legaldefinition des Betreibers der Schienenwege des § 2 Absatz 3 a AEG – die Bezugnahme auf die Betriebsanlagen der Eisenbahn, welche bisher der Bestimmung der Eisenbahninfrastruktur diente, entbehrlich. Ausdrücklich klargestellt wird, dass sowohl die Schienenwege als auch die Serviceeinrichtungen Teile der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Eisenbahnregulierungsrechts darstellen.

Aufgrund der Übernahme – nur – der Regulierungsvorschriften aus dem bisherigen AEG in das ERegG ist zugleich die Bezugnahme auf die Bahnstromfernleitungen entbehrlich, welche unter planungsrechtlichen Gesichtspunkten in der bisherigen Vorschrift enthalten war. Vor dem Hintergrund der weiterhin planungsrechtlichen Ausrichtung des neuen AEG wird die Nennung der Bahnstromfernleitungen dort allerdings beibehalten.

Nummer 2 enthält eine Begriffsdefinition des Betreibers der Serviceeinrichtung, welche sich an diejenige des Betreibers der Schienenwege anlehnt. Die unterschiedlichen Arten der Serviceeinrichtungen werden in § 2 Absatz 3c AEG benannt. Aus dem Zusammenhang mit Nummer 1 geht hervor, dass Serviceeinrichtungen der Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen sind und deren Betreiber daher als Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingeordnet werden.

Nummer 3

Die Begriffsbestimmung der „Zugtrasse“ entspricht der bisherigen in § 2 Nummer 1 EIBV. Sie beruht auf den wesentlichen Faktoren „Zug“, „Zeit“ und „Strecke“.

Nummer 4

Die Definition des Begriffs „Schienenwegkapazität“ geht auf § 2 Nummer 2 EIBV zurück. In Ergänzung zur bisherigen Begriffsbestimmung wurde ausdrücklich klargestellt, dass bei der Einplanung von Zugtrassen die praktische Leistungsfähigkeit des Schienenwegs zu Grunde zu legen ist. Insoweit wird unterstellt, dass zwischen zwei Zügen Pufferzeiten zu berücksichtigen sind, die dem Ausgleich von

Unregelmäßigkeiten, u. a. von Verspätungen, dienen. Demgegenüber steht eine „theoretische Leistungsfähigkeit“, bei deren Berechnung Züge im Abstand ihrer Mindestzugfolgezeiten aufeinander folgen. Würde diese theoretische Schienenwegekapazität als verfügbar unterstellt, würde die Höhe der Folgeverspätungen unbegrenzt steigen. Für den praktischen Eisenbahnbetrieb ist daher nur die „Nennleistung“ bzw. „praktische Leistungsfähigkeit“ von Relevanz.

Für die Kapazität in Serviceeinrichtungen kann auf die Begriffsbestimmung entsprechend zurückgegriffen werden.

Nummer 5

Die Definition der „überlasteten Schienenwege“ beruht auf dem bisherigen § 2 Nummer 5 EIBV. Bei der Frage, ob ein Schienenweg überlastet ist, sind die Erläuterungen zu Nummer 4 (praktische Leistungsfähigkeit) zu berücksichtigen. Entscheidend ist, ob der Nachfrage nach Zugtrassen nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann.

Es wird klargestellt, dass auch eine entsprechende Nachfrage nach Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr zur Feststellung der Überlastung führen kann. Hierzu reicht es grundsätzlich nicht aus, einzelne Gelegenheitsverkehre zu betrachten, auch insoweit gilt, dass einer Nachfrage nach Zugtrassen nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann.

Nummer 6

Der „Plan zu Erhöhung der Schienenwegekapazität“ wird wie bislang in § 2 Nummer 6 EIBV definiert. Die Regelung entspricht Art. 2 lit. d) der Richtlinie 2001/14/EG.

Nummer 7

Die Begriffe „Netz“ und „Schienennetz“ werden wie bislang in § 2 Nummer 7 EIBV bestimmt. Der zu Grunde liegende Art. 2 lit. i) der Richtlinie 2001/14/EG stellt ab auf Fahrwege, die sich im Eigentum eines Infrastrukturbetreibers befinden oder von diesem verwaltet werden. Dies verdeutlicht, dass es für das Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur nicht auf das Eigentum ankommt.

Nummer 8

Die Regelung enthält die Definition des „Netzfahrplans“ und entspricht dem bisherigen § 2 Nummer 8 EIBV. In Serviceeinrichtungen wird regelmäßig kein Jahresfahrplan erstellt, daher sind verpflichtende Regelungen insoweit entbehrlich.

Nummer 9

Der Begriff des „Rahmenvertrags“ wird wie bislang in § 2 Nummer 8 EIBV definiert. § 21 Absatz 1 ergänzt, dass der Rahmenvertrag nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln darf. Die Vereinbarung bezieht sich vielmehr auf sogenannte zeitliche Bandbreiten, innerhalb derer eine noch nicht näher konkretisierte Zugtrasse garantiert wird.

Nummer 10

Die Regelung definiert den Kernbereich, in dem unstrittig vertakteter Verkehr vorliegt. Abweichungen sind möglich. Es kommt hierbei auf die Verkehrsanschauung an, die je nach Verkehrsart unterschiedlich sein kann. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr, da dieser möglicherweise die für den Personenverkehr sinnvolle Definition schon aus tatsächlichen Gründen nicht erfüllen kann.

Nummer 11 und Nummer 12

Die Terminologie aus der Betriebswirtschaftslehre wird hier aufgegriffen.

Teil 2

Abschnitt 1

Zu § 4

§ 4 ERegG greift die Regelungen aus § 14 AEG sowie § 3 EIBV auf und erweitert diese. Dabei wird die Vorschrift insgesamt neu strukturiert.

Absatz 1 bis Absatz 5

Die grundlegende Regelung über die Gewährung eines diskriminierungs- und missbrauchsfreien Zugangs gilt für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die eisenbahnrechtlichen Verhaltenspflichten waren bislang auf ein reines Diskriminierungsverbot beschränkt. Das wird mit zunehmender Belegung des Wettbewerbs den Problemen nicht mehr gerecht, die von der Beherrschung einer Eisenbahninfrastruktur ausgehen können. Hier können Verhaltensweisen zunehmend an Bedeutung gewinnen, die auf eine Behinderung aller Zugangsnachfrager gerichtet sind. Auch diese Verhaltensweisen finden ihre Grundlage in den besonderen Eigenschaften der Eisenbahninfrastruktur, die in weiten Teilen – jedenfalls im Bereich der Schienenwege – durch Merkmale eines natürlichen Monopols gekennzeichnet ist. Diese Verhaltensweisen müssen daher durch Maßnahmen der eisenbahnrechtlichen Infrastrukturzugangszulassung unterbunden werden können. Ob ein Missbrauch vorliegt, kann dabei grundsätzlich nach den Kriterien bestimmt werden, die für diese Beurteilung im allgemeinen Wettbewerbsrecht und in anderen Netzwirtschaften entwickelt wurden.

Über die Gewährung des reinen Zugangs hinaus sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit unterschiedlichem Verbindlichkeitsgrad verpflichtet, Leistungen zu erbringen. Diese Leistungen werden wie folgt eingeteilt: verbundene Leistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen über die Gewährung des reinen Zugangs hinaus die mit dem Zugang verbundenen Leistungen erbringen. Das sind die Leistungen, ohne deren Erbringung ein Zugang keinen Sinn hätte. Dies wäre zum Beispiel der Fall, wenn zwar zu einem Terminal der Zugang zu gewähren ist, der Betreiber aber nicht verpflichtet wäre, auch die entsprechenden Umschlagsleistungen zu erbringen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen Zusatzleistungen im Sinne von Absatz 3 erbringen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören. Damit hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur die Wahl, ob es eine Zusatzleistung in sein Angebot aufnehmen will oder nicht. Hat es sich entschieden, gehört also die Zusatzleistung zum Geschäftsbetrieb, dann ist diese diskriminierungs- und missbrauchsfrei zu erbringen. Auf das Erbringen von Nebenleistungen dagegen besteht kein Anspruch, auch wenn sie zum Geschäftsbetrieb gehören.

Die Betreiber der Schienenwege, als Teilmenge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, unterliegen, über die allen Eisenbahninfrastrukturunternehmen auferlegten Verpflichtungen hinaus, besonderen Pflichten. Dazu gehört insbesondere das Erbringen der in § 4 Absatz 2 ERegG beschriebenen Pflichtleistungen.

Nach § 4 Absatz 2 Satz 2 ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme zum Gegenstand seines Unternehmens zu machen. Damit wird erreicht, dass die Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb, soweit dies die Schienenwege betrifft, ungeteilt bei einem Unternehmen liegt. Das Unternehmen ist nicht gehindert, benachbarte Betreiber der Schienenwege mit der Ausübung dieser Aufgabe zu betrauen. Es trägt jedoch auch in diesem Fall die volle Verantwortung für die Betriebssicherheit. Weiterhin sind eine Trennung von Schienenweg und die streckenbezogene Versorgung mit Fahrstrom betrieblich nicht sinnvoll. Daher müssen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom 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.

Da der Betreiber der Schienenwege den Betrieb der genannten Anlagen zum Gegenstand seines Unternehmens machen muss, ist es sachgerecht, ihn auch dazu zu verpflichten, diese zur Nutzung bereitzustellen.

Wie bisher auch, müssen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang und Leistungen grundsätzlich ganztagig gewähren. Weigert sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, kann die Bundesnetzagentur dies durch entsprechende Maßnahmen durchsetzen. Diese unterliegen dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

Um auch dann verbundene Leistungen von der Regulierung erfassen zu können, wenn sie von anderen Unternehmen als Eisenbahnen erbracht werden, finden die Vorschriften dieses Gesetzes auf solche Unternehmen, die verbundene Leistungen erbringen, ohne Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu sein, entsprechende Anwendung.

Von der Regelung erfasst werden nur Unternehmen, die verbundene Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 erbringen. Abzugrenzen ist dies von Dienstleistungen, die den Charakter einer bloßen Zulieferung für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufweisen und häufig von Subunternehmen erbracht werden. In diesem Fall verbleibt es bei der regulierungsrechtlichen Verantwortlichkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Absatz 2 Satz 1 enthält Bestimmungen zu den Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege. Sie beruht auf der bisherigen Anlage 1 Nummer 1 der EIBV und dem Anhang 2 Nummer 1 der Richtlinie 2001/14/EG.

In der bisherigen Praxis hat sich erwiesen, dass der Abgrenzung der Pflichtleistungen eine wesentliche Bedeutung zukommt. Zum einen ist damit der Kreis an Leistungen umschrieben, auf deren Erbringungen die Zugangsberechtigten einen uneingeschränkten Anspruch besitzen. Zum anderen verbindet sich damit die Frage, welche Leistungen mit dem regelmäßigen Trassenentgelt abgegolten und welche individuell und zusätzlich abgerechnet werden können. § 45 Absatz 1 legt nunmehr ausdrücklich fest, dass der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt festlegen muss, mit dem alle Pflichtleistungen abgegolten sind.

Die Regelung in lit. a stellt klar, dass auch die Änderung bereits angemeldeter Zugtrassen (z. B. auf Grund eines Wechsels beim Triebfahrzeug) zu den Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege gehört. In lit. b wird klargestellt, dass auch der Betrieb der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, insbesondere der Oberleitungen, als Teil des Fahrwegs zur Pflichtleistung des Betreibers der Schienenwege gehört. Durch die Regelung wird festgelegt, dass sämtliche Kosten für den Betrieb der entsprechenden Infrastruktur, d. h. insbesondere die Kosten für Bau, Unterhaltung und elektrische Betriebsführung Eingang in die Trassenentgelte finden. Der Betreiber der Schienenwege kann sich Dritter bedienen, um die Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu betreiben.

In der Praxis haben sich vielfältige Abgrenzungsschwierigkeiten ergeben, wie die „anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind“ abzugrenzen sind. Lit. d enthält daher eine beispielhafte, erläuternde Aufzählung. Zu diesen Informationen gehört die Weitergabe von aktuellen Informationen zu Störungen und zum Laufweg des Zuges, soweit diese beim Infrastrukturbetreiber vorhanden sind. Damit die Zugangsberechtigten im Störfall die Dispositionsentscheidungen des Infrastrukturbetreibers nachvollziehen können, sollen die Informationen sich auf die jeweils betroffenen eigenen und auf demselben Streckenabschnitt verkehrenden anderen Züge beziehen. Soweit ein Betreiber der Schienenwege im Rahmen des vereinbarten Entgelts eine bevorzugte Behandlung eines Zuges bei der Störungsdisposition verspricht, soll auch dies – in anonymisierter Form – für alle erkennbar sein. Die hierdurch gewährleistete Transparenz kann den Vorwurf von Diskriminierungen entkräften oder bestätigen.

Um gewährleisten zu können, dass Informationen, die in einem elektronischen Format zur Verfügung gestellt werden sollen, von so vielen Marktteilnehmern wie möglich verarbeitet werden können, ist erforderlich, dass die Übermittlung in geeigneter Form und in einem verkehrüblichen Format erfolgt. Das Dateiformat hat den Vorgaben des § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes und der Anlage zu § 9 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes zu entsprechen.

Eine Definition von Pflichtleistungen bei Betreibern von Serviceeinrichtungen ist auf Grund deren Unterschiedlichkeit nicht möglich. Für Serviceeinrichtungen gilt entsprechend der Begriff der mit der Benutzung der Infrastruktur „verbundenen Leistungen“ nach § 4 Absatz 1.

Der Begriff der Zusatzleistungen in § 4 Absatz 3 bezieht sich sowohl auf die Betreiber der Schienenwege als auch von Serviceeinrichtungen. Der Katalog entspricht der bisherigen Anlage 1 Nummer 2 EIBV. Die Aufzählung ist jedoch nur beispielhaft. Die Bereitstellung von Fahrstrom wurde ausdrücklich aufgenommen. Über die Entgelte für diese Zusatzleistung wird eine Missbrauchsaufsicht der Bundesnetzagentur in § 61 eingerichtet.

Der Rangierbetrieb ist eine – freiwillige – Leistung des Infrastrukturbetreibers. Wenn er diese Leistung zum Gegenstand seines Geschäftsbetriebs macht, muss er sie diskriminierungsfrei anbieten. Er unterliegt dann den entsprechenden Vorschriften des ERegG. Der Rangierbetrieb, der von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen (der nicht der Betreiber der Serviceeinrichtung ist) angeboten wird, unterliegt nach § 5 auch dem Diskriminierungsverbot, allerdings sind nicht alle Vorschriften des ERegG anwendbar, sondern nur die ausdrücklich in § 5 genannten.

Die Bereitstellung von Brennstoffen ist nur insoweit als Zusatzleistung erfasst, als sie nicht – in Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme nach § 2 Absatz 3 c Nummer 1 AEG – verbundene Leistung im Sinne von § 4 Absatz 1 Satz 1 ist.

Für Absatz 3 Satz 2 ist entscheidend, dass die Zugangsberechtigten sämtliche Informationen, die für die Nutzung des Schienenwegs relevant sind, erhalten. Diese sollen daher umfassend und in geeigneter, das heißt nutzbarer Form übermittelt werden.

Der Begriff der Nebenleistungen in Absatz 4 bezieht sich ebenfalls auf Betreiber der Schienenwege wie von Serviceeinrichtungen. Der Katalog entspricht der bisherigen Anlage 1 Nummer 3 EIBV. Auch diese Aufzählung ist beispielhaft. Nebenleistungen sind solche Leistungen, die für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrs nützlich sein können, aber nicht zwingend vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbracht werden müssen.

Absatz 6

Absatz 6 enthält unverändert die Regelungen des § 14 Absatz 2 AEG.

Der Kreis der Berechtigten auf diskriminierungsfreien Netzzugang erfasst neben Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Gebietskörperschaften und Aufgabenträger, um diesen ihre Aufgaben zu erleichtern sowie Unternehmen (insbesondere Verlader, Spediteure), zum Zweck der Stärkung des Schienengüterverkehrs.

Absatz 7 und Absatz 8

Absatz 7 enthält unverändert die Regelungen aus § 14 Absatz 3 AEG, Absatz 8 diejenigen aus § 14 Absatz 3a AEG.

Die erweiterten Zugangsrechte entsprechen Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG.

Absatz 9

Absatz 9 Satz 1 enthält die modifizierten Regelungen des § 14 Absatz 6 AEG.

Die für alle Fälle anwendbaren Bestimmungen über die Betriebssicherheit sollen nicht zwischen den Vertragspartnern zur Disposition gestellt werden. Dies wird durch den Hinweis auf die Fundstelle in

den Schienennetz-Benutzungsbedingungen sowie den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gewährleistet. Die Übermittlung an die Zugangsberechtigten soll möglichst praxistauglich erfolgen. Dies wird durch die Veröffentlichung im Internet sowie durch das geforderte verkehrsübliche Format erreicht.

Satz 4 stellt klar, dass individuell gebotene, besondere Regelungen zur Betriebssicherheit möglich bleiben. Der Verweis auf § 19 Absatz 1 Satz 3 dient der Klarstellung, dass die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen individualvertraglich nicht mit Zugangsberechtigten gemäß § 4 Absatz 6 Nummer 3 und 4 vereinbart werden können.

Die Regelung enthält auch eine Schnittstelle zwischen den Zuständigkeiten des EBA und der BNetzA. Ob Regelungen, welche die Sicherheit betreffen, den sicherheitsrechtlichen Anforderungen entsprechen, wird vom EBA und nicht von der BNetzA geprüft. Das entspricht der Aufgabenverteilung zwischen dem EBA und der BNetzA. Das EBA ist für alle sicherheitsrelevanten Prüfungen zuständig. Die BNetzA ist zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über den Zugang zur Infrastruktur. Regelungen über die Betriebssicherheit können allerdings dann gegen Vorschriften über den Zugang verstoßen, wenn das EIU eine Auswahl zwischen gleich sicheren Verfahrensweisen trifft. Immer dann, wenn es Wahlmöglichkeiten zwischen mehreren Maßnahmen zur Erreichung der Betriebssicherheit gibt, die auf wirtschaftlichen Erwägungen beruhen und entweder das EIU oder die Zugangsberechtigten belasten, ist es Aufgabe der BNetzA zu prüfen, ob eine für den Wettbewerb hinderliche Regelung hinsichtlich der Aufgabenverteilung getroffen wurde.

Zu § 5

Diese Vorschrift weicht von den üblichen Regelungen im Zugangsbereich ab. Typischerweise werden im Bereich des Zugangs Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Pflichten belegt. Hier hingegen werden Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet.

Dieser Sonderfall betrifft ausschließlich Rangierdienstleistungen. Die Rangierdienstleistung ist eine wesentliche Leistung, insbesondere im Schienengüterverkehr, damit Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrskonzepte realisieren können. In der Praxis wird das Rangieren in Rangierbahnhöfen unterschiedlich gehandhabt. Es kann vom Betreiber des Rangierbahnhofs durchgeführt werden, obliegt aber meistens einem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Man kann das Rangieren in einem Rangierbahnhof als eine mit dem Zugang verbundene Leistung ansehen, mit der Folge, dass dann auch der Betreiber des Rangierbahnhofs verpflichtet wäre, diese Leistung zu übernehmen. Mit dieser Verpflichtung wären dann allerdings bislang eingespielte Verfahren nicht mehr zulässig. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die - wie bisher - diese Rangierleistung selbst erbringen wollen, wäre eine Qualifizierung der Rangierdienstleistung als verbundene Leistung des Betreibers eines Rangierbahnhofs mit einer zwangsweisen Auslagerung eigener Geschäftstätigkeiten verbunden. Dieser wirtschaftliche Einschnitt ist zur Erreichung des Ziels, einen diskriminierungsfreien Zugang zu den notwendigen Rangierdienstleistungen zu ermöglichen, nicht erforderlich.

Da andererseits das Fehlen eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Rangierleistungen in der Praxis immer wieder zu Problemen beim Netzzugang geführt hat, wird das bisherige System rechtlich fortentwickelt und mit einem Anspruch der Zugangsberechtigten versehen. Für den Betreiber eines Rangierbahnhofs ist das Rangieren eine Zusatzleistung. Wenn sie zu seinem Geschäftsbetrieb gehört, muss er sie diskriminierungs- und missbrauchsfrei erbringen. Gehört Rangieren nicht zu seinem Geschäftsbetrieb, rangieren also Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Schienenfahrzeugen auf dem von ihm betriebenen Rangierbahnhof, dann sollen diese auch verpflichtet sein, Leistungen für andere Zugangsberechtigte zu erbringen. Die Verpflichtung trägt auch dazu bei, dass durch die Bündelung von Rangierdienstleistungen die Betriebsabläufe effizient in einer Hand organisiert werden können. Dies ist umso wichtiger, je stärker eine technische Verzahnung zwischen der Rangierdienstleistung und der Infrastruktur eingerichtet worden ist. Müsste jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Rangierleistungen individuell erbringen, gingen Synergieeffekte verloren.

Von der Verpflichtung erfasst werden Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter, die in einer Serviceeinrichtung nicht nur vorübergehend Rangierfahrten durchführen, sei es für eigene Verkehrsleistungen oder für Dritte. Nicht nur vorübergehend rangierende Lokomotiven sind insbesondere solche, die für wiederkehrende Rangieraufträge in einer Serviceeinrichtung eingesetzt werden und deshalb vor Ort verfügbar sind. Nicht erfasst werden Rangierlokomotiven, die nur für eine einzelne Rangierfahrt eine Eisenbahninfrastruktur nutzen.

Zu § 6

Die Vorschrift ist zum Teil angelehnt an § 3 EIBV.

Die Regelungen stehen im Zusammenhang mit § 37 AEG (neu). Diese Vorschrift beruht auf der EU-Fahrgastreueverordnung und dient dem Verbraucherschutz. Die Durchsetzung des Verbraucherschutzes obliegt dem EBA. § 37 AEG enthält die Verpflichtung der Betreiber von Personenbahnhöfen Fahrgäste über Abweichungen vom Fahrplan zu informieren. Betreiber von Personenbahnhöfen und Zugangsberechtigte können allerdings abweichend davon vereinbaren, dass die Information durch den Zugangsberechtigten erfolgt. Diese vertragliche Vereinbarung betrifft nicht mehr das Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und ihren Kunden, sondern das Verhältnis zwischen Zugangsberechtigten und den Betreibern von Personenbahnhöfen. Dieses Vertragsverhältnis unterliegt damit der Aufsicht durch die BNetzA.

Absatz 1

Absatz 1 enthält modifiziert die Regelungen aus § 3 Absatz 3 EIBV.

Die am jeweiligen Bahnhof oder Haltepunkt vorhandenen Fahrgastinformationen (z. B. elektronische Anzeigetafeln, Durchsagen, Wagenstandsanzeiger, Informationsschalter) dürfen Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen, die öffentlichen Schienenpersonenverkehr betreiben, nicht ausschließen. Betreiber von Personenbahnhöfen müssen den gemeinsamen Fahrplan erstellen. Darüber hinaus müssen Fahrplaninformationen in Bahnhöfen oder sonstigen Haltepunkten einheitlich ausgehängt werden. Dadurch werden Diskriminierungen einzelner EVU vermieden.

Die Kostentragungspflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen entfällt mit der Folge, dass über die in der Regel geringen Kosten nicht im Einzelfall mit erheblichem Verwaltungsaufwand entschieden werden muss, sondern durch den Betreiber des Personenbahnhofs eine Umlegung der Kosten auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt. Dies dient der Entbürokratisierung.

Absatz 2

Absatz 2 steht in folgendem Zusammenhang. Nach § 37 AEG (neu) haben Betreiber von Personenbahnhöfen Fahrgäste über Abweichungen vom Fahrplan zu informieren. Betreiber von Personenbahnhöfen und Zugangsberechtigte können jedoch vereinbaren, dass die Information über Abweichungen vom Fahrplan durch den Zugangsberechtigten erfolgt. In diesem Fall muss sichergestellt sein, dass der Zugangsberechtigte die dafür geeigneten Anlagen auch auf dem Bahnhof installieren darf. Die Regulierungsbehörde überwacht, dass ein Betreiber von Personenbahnhöfen seine Marktmacht nicht missbraucht.

Absatz 3

Mit der Aufnahme dieser neuen allgemeinen Informationspflicht soll sichergestellt werden, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigte z. B. über planbare Baustellen oder über Auswirkungen von Störungen informieren, sobald dies möglich ist. So wird verhindert, dass die Wahrnehmung der Zugangsrechte stärker als erforderlich beeinträchtigt wird, z. B. durch zu kurzfristige Mitteilungen über planbare Maßnahmen.

Absatz 4

Die Regelung erleichtert es den Reisenden, die Angebote aller Eisenbahnverkehrsunternehmen annehmen zu können. Die Regelungen zum Fahrscheinverkauf und zum Zugang zu Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf spiegeln die auf EU-Ebene geplanten Regelungen zum Diskriminierungsverbot

wider. Eine Behinderung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei dem Vertrieb ihrer Fahrscheine wird somit ausgeschlossen. Ziel ist, den Vertrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu stärken. Eine verpflichtende Zugangsgewährung zu fremden Vertriebssystemen findet dagegen nicht statt. Denn durch den heutigen Stand der Technik, insbesondere durch Fahrkartenautomaten und Internetvertrieb, ist es jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich, ohne große Investitionen Fahrscheine zu vertreiben. Daher soll der Schwerpunkt bei der Ermöglichung des Vertriebs eigener Fahrscheine liegen. Freiwillige Vertriebskooperationen sind jedoch unverändert möglich.

Wird der Zugang zu Vertriebssystemen für Fahrscheine gewährt, so hat dieser missbrauchs- und diskriminierungsfrei zu erfolgen. § 61 richtet insoweit eine besondere Missbrauchskontrolle der Bundesnetzagentur ein.

Zu § 7

Die Neuregelung ist an § 23 TKG angelehnt. Sie dient der Konkretisierung der Inhalte der Schienennetz-Benutzungsbedingungen sowie der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen im Zugangsbereich. Wenn es Bedarf für eine Standardisierung bei Zugangsbedingungen gibt, so kann die Bundesnetzagentur das hier beschriebene Verfahren anstoßen.

Zunächst soll die Wirtschaft von der Bundesnetzagentur aufgefordert werden, Lösungen zu finden, um die Funktionsfähigkeit des Marktes durch einheitliche Handhabungen zu steigern. Beispielhaft sei hier nur die Beschreibung der Infrastruktur mit den daraus folgenden Anforderungen an Fahrzeuge und Personal der Zugangsberechtigten genannt. In der Praxis hat sich gezeigt, dass diese Beschreibung oftmals nur unzureichend vorgenommen wurde. Darüber hinaus soll sichergestellt sein, dass z. B. die Regelungen, die ein einheitliches Vorgehen der Betreiber der Infrastruktur voraussetzen, sich nicht widersprechen, so z. B. betreffend die Frist, innerhalb derer die Zugangsberechtigten Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können (§ 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2).

Zu § 8

§ 8 enthält leicht modifiziert die Regelungen aus § 14 g AEG.

Die Vorschrift setzt die Richtlinie 2007/58/EG in deutsches Recht um. Die umgesetzte Richtlinie gewährt keine Zugangsrechte für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im gesamten Personenverkehr, sondern nur Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich des Rechts, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen oder abzusetzen. Jedoch darf das Recht, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, nicht dafür benutzt werden, eine generelle Marktöffnung zu bewirken. Dementsprechend haben nur solche Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anspruch auf Zugang, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, deren Hauptzweck darin besteht, Fahrgäste grenzüberschreitend zu befördern.

Absatz 1

Die Pflicht zur Antragstellung trifft Unternehmen, die aus dem Ausland nach Deutschland fahren wollen. Sie entspricht Artikel 2 Nummer 3 der Richtlinie 2007/58/EG. Die elektronische Antragstellung mit digitaler Signatur wird ermöglicht.

Absatz 2

Da der Markt nicht für den gesamten Personenverkehr geöffnet wurde, muss die Möglichkeit bestehen, die Zugangsberechtigung zu überprüfen.

Absatz 3

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

Zu § 9

Die Vorschrift enthält die wesentlichen Neuregelungen zum sog. Werksbahnprivileg.

Mit der Neuregelung wird die Entscheidungsmacht des Werksbahnbetreibers gestärkt. Das Interesse des Werksbahnbetreibers, zu sicherheitssensiblen Infrastrukturen keinen allgemeinen Zugang gewähren zu müssen, ist schützenswert. Das gleichermaßen schützenswerte Interesse der auf einem Werksbahngelände ansässigen dritten Unternehmen an einer Versorgung über das Schienennetz wird dadurch berücksichtigt, dass der Werksbahnbetreiber verpflichtet wird, zu gewährleisten, dass die Transportleistungen, die er selbst oder ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet, diskriminierungsfrei erbracht werden.

Absatz 1

Ein Unternehmen, dessen Eisenbahninfrastruktur die Voraussetzungen der Werksbahndefinition (§ 2 Absatz 10 AEG) erfüllt, muss sich entscheiden, ob es sich vorbehält, Transporte auf dem Werksbahngelände selbst zu erbringen bzw. durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen. In diesem Fall besteht kein Zugangsanspruch Dritter. Da beispielsweise nur Teile der Infrastruktur sicherheitssensibel sein können, wird es dem Infrastrukturbetreiber auch ermöglicht, den Vorbehalt nur für einen Teil der von ihm betriebenen Infrastruktur zu erklären. Dem Interesse der Anlieger an Klarheit und Planungssicherheit wird durch die Festschreibung einer Informationspflicht Rechnung getragen.

Absatz 2

Behält sich ein Betreiber der Werksbahn nicht vor, Transporte selbst durchzuführen, gewährt er freiwilligen Zugang. In diesem Fall besteht ein Zugangsanspruch Dritter, mit der weiteren Folge, dass das Diskriminierungsverbot gegenüber dem Betreiber der Werksbahn Anwendung findet.

Wird freiwillig Zugang gewährt, besteht der allgemeine Zugangsanspruch nur, soweit dies für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen erforderlich ist. Nutzungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, die für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen nicht erforderlich sind, wie z. B. das Abstellen von Nahverkehrszügen auf dem Werksbahngelände, können daher nicht auf den Zugangsanspruch gestützt werden.

Die Entscheidung eines Werksbahnbetreibers, seine Eisenbahninfrastruktur freiwillig für die Allgemeinheit zu öffnen, kann revidiert werden. Mit Rücksicht auf die Planungssicherheit der bisherigen Nutzer der Eisenbahninfrastruktur kann dies nur zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode (§ 15 Absatz 2) mit Wirkung für die Zeit danach geschehen. Die Schließungsabsicht ist den Nutzern in diesem Fall spätestens zwei Monate vor Beginn der Trassenbestellfrist schriftlich bekannt zu geben. Dadurch wird gewährleistet, dass die bisherigen Nutzer der Eisenbahninfrastruktur deren beabsichtigte Schließung zur nächsten Netzfahrplanperiode bereits vor der Bestellung von Zugtrassen für das nächste Fahrplanjahr in ihren Planungen berücksichtigen und ggf. umplanen können.

Absatz 3 und Absatz 4

Durch die Neuregelung werden Werksbahnen weitgehend von den Anforderungen des Eisenbahnregulierungsrechts befreit. So besteht z. B. keine Pflicht, Nutzungsbedingungen für Schienenwege (SNB) bzw. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) aufzustellen und zu veröffentlichen. Allerdings sind alle Betreiber von Werksbahnen dazu verpflichtet, ihre Entgelte diskriminierungsfrei zu erheben, was der Kontrolle durch die Regulierungsbehörde unterliegt.

§ 60, der eine nachträgliche Prüfung durch die Regulierungsbehörde ermöglicht, findet daher nur im Hinblick auf die Höhe oder Struktur der Entgelte Anwendung.

Zu § 10

Absatz 1

Die Regelung entspricht § 4 Absatz 1 EIBV.

Der Betreiber der Schienenwege muss seine Schienennetz-Benutzungsbedingungen veröffentlichen. Er hat dabei die Wahl zwischen einer Veröffentlichung im Bundesanzeiger oder im Internet. Es ist davon auszugehen, dass die Veröffentlichung im Internet von der weit überwiegenden Anzahl von Betreibern

der Schienenwege genutzt werden wird. Auf Verlangen eines Zugangsberechtigten hat der Betreiber der Schienenwege die Schienennetz-Benutzungsbedingungen diesem zuzusenden. Der Zugangsberechtigte muss dann die dafür entstehenden Aufwendungen (Druck- und Versandkosten) tragen. Nicht zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen gehört die Liste der Entgelte.

Absatz 2

Die Regelung entspricht weitgehend § 4 Absatz 2 EIBV i. V. m. Anlage 2 EIBV.

Die Vorschrift stellt die zentrale Bedeutung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen heraus und legt ihren Mindestinhalt fest. Diese sind für die Verwirklichung eines diskriminierungsfreien und transparenten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur von großer Bedeutung. Es wird klargestellt, dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sämtliche für den Zugang und die Nutzung relevanten Bedingungen enthalten müssen.

Zu Nummer 1

Die allgemeine Regelung in Satz 1 wird durch Satz 2 erläutert. Grundsätzlich müssen die Zugangsberechtigten mit Hilfe der Angaben in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen in der Lage sein, zu erkennen, ob sie mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Vertrag schließen möchten. Dazu sind sie aber nur in der Lage, wenn sie den zusätzlichen Aufwand, der mit den von Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gestellten Anforderungen verbunden ist, zumindest ungefähr abschätzen können. Sie müssen erkennen können, ob zusätzliche Investitionen in Fahrzeuge und/oder Personal notwendig sind.

Es handelt sich bei diesen Angaben z. B. um solche, welche die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge betreffen, wie z. B. die technische Ausstattung der Fahrzeuge (Ausrüstung mit bestimmten Bremsen oder mit bestimmten Kommunikationssystemen). Auch hinsichtlich des Personals können Anforderungen gestellt werden, welche z. B. den zusätzlichen Einsatz von Personal erfordern. Ebenfalls auf das Personal beziehen sich z. B. Anforderungen im Hinblick auf die Beherrschung bestimmter Verfahren (Qualifikationen).

Zu Nummer 2

Die Entgeltgrundsätze sind unter Beachtung der Maßgaben von § 48 darzulegen.

Zu Nummer 3

Gemäß Nummer 3 sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen Angaben zu machen zu den Grundsätzen und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität. Angaben zu machen sind u.a. zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen sowie zu erwartenden Nutzungseinschränkungen. Hierunter fallen Einschränkungen, z. B. in Form beschränkter Öffnungszeiten im Hinblick auf die Nutzung von Brücken, in Form von Restriktionen im Zusammenhang mit der Nutzung von Tunnelstrecken, Einschränkungen verbunden mit überlasteten Schienenwegen bzw. mit der Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen usw.

Zu Nummer 4

Darüber hinaus sind auch Angaben zu machen zur Abwicklung und zu den Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Kapazitäten. Die Zugangsberechtigten müssen demnach u.a. beurteilen können, ob bzw. unter welchen Restriktionen eine Nutzung der jeweiligen Strecken möglich ist, welche Anforderungen an sie gestellt werden und wie sich der Inhalt und der Ablauf des Zuweisungsverfahrens darstellt (notwendige Angaben in der Trassenanmeldung, Fristen für die Anmeldungen usw.).

Zu Nummer 5

Die Aufnahme der Grundsätze und Regeln zur Disposition im Störfall ist aus Gründen der Klarstellung erfolgt. Kommt es zu Abweichungen vom Fahrplan (Störung), hat der Disponent darüber zu entscheiden, in welcher Reihenfolge die Züge verkehren. In dem Fall kommen die vom Betreiber der Schienenwege festgelegten Regeln und Grundsätze der Disposition im Störfall zur Anwendung. Auf Grund der Vielzahl von Störungen im Netz wird eine große Anzahl von Zügen nach diesen Regeln disponiert, so dass den Regeln eine hohe wettbewerbliche Relevanz zukommt.

Absatz 3

Für Änderungen und Neufassungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen gelten die Fristen und das Verfahren nach den Absätzen 3 und 4. Die Regelung gewährleistet die Einheitlichkeit des Verfahrens für alle Schienenwege.

Um dem Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zu geben, auf Kundenwünsche einzugehen, ist bei einer Neufassung (dazu gehört auch die erstmalige Erstellung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen) den Zugangsberechtigten einen Monat lang Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Für die Art der Veröffentlichung gelten die Regelungen des Absatzes 1. Auf Grund der Stellungnahmen kann der Betreiber der Schienenwege seinen Entwurf ändern, er ist dazu jedoch nicht verpflichtet. Für den geänderten Entwurf muss nicht erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

Die Veröffentlichung der beabsichtigten Änderungen oder Neufassungen muss die Zugangsberechtigten in die Lage versetzen, mit möglichst geringem Aufwand einen Überblick über die Änderungen zu erhalten. Daher ist eine Darstellung in geeigneter Form erforderlich. Oft wird dies eine synoptische Darstellung sein, die beispielhaft genannt ist. Sie müssen innerhalb einer Frist von einem Monat die beabsichtigten Änderungen bzw. Neufassungen einschätzen und qualifizierte Stellungnahmen dazu abgeben können. Bei den Schienennetz-Benutzungsbedingungen handelt es sich um ein umfangreiches Regelwerk. Werden Änderungen nicht nachvollziehbar dargestellt, ist es insbesondere für mittelständische Unternehmen kaum möglich, die Änderungen innerhalb der kurzen Frist nachvollziehen und bewerten zu können. Die Verlängerung der Frist auf sieben Monate ist der verlängerten Prüffrist der Regulierungsbehörde in § 59 geschuldet.

Die zentrale Bedeutung des Inhalts der Schienennetz-Benutzungsbedingungen wird klargestellt.

Absatz 4

Mit Beginn des folgenden Netzfahrplans treten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Kraft und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode. Die Regelung über das Inkrafttreten erst ab Beginn des nächsten Netzfahrplans ist sachgerecht, da eine vorherige Umstellung letztlich zu einer unterschiedlichen Behandlung der Verkehre im Netzfahrplan und der Gelegenheitsverkehre führen würde. Meldet z. B. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Gelegenheitstrasse für die Verkehrstage 30. März und 30. April an, liegen beide Verkehrstage in der laufenden Fahrplanperiode. Wenn aber die Schienennetz-Benutzungsbedingungen im April in Kraft treten würden, müsste der Verkehrstag 30. März auf der Grundlage der alten und der Verkehrstag 30. April auf der Grundlage der neuen Schienennetz-Benutzungsbedingungen bearbeitet werden. Dieser unerwünschte Effekt wird durch die Neuregelung behoben. Die Trassenzuweisung für den nächsten Fahrplan muss jedoch auf der Grundlage der künftig geltenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen erfolgen, so dass diese zu diesem Zweck bereits vor ihrem Inkrafttreten angewendet werden müssen. Hierzu gehören alle Vorgaben, die für die Erstellung des Netzfahrplans erforderlich sind. Die sind z. B. infrastrukturelle Vorgaben, wie Einschränkungen der Infrastruktur durch Baumaßnahmen, Ausrüstungsänderungen von Strecken (ETCS) und Gleislängen.

Absatz 5

Absatz 5 stellt klar, dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten gegenüber gleich anzuwenden und allgemein verbindlich sind. Nur auf diese Weise kann ein diskriminierungsfreier Zugang sowie eine diskriminierungsfreie Nutzung der Schienenwege gewährleistet werden.

Absatz 6

Die lange Vorlauffrist für die Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist bei Berichtigungen entbehrlich. Eine Kontrolle findet auch in diesen Fällen durch die Regulierungsbehörde statt (§ 58 Nummer 6). Satz 2 regelt die Fälle, in denen die Einhaltung der Fristen gegenüber anderen Aspekten nachrangig ist. Wenn aus Gründen der Sicherheit, eine unterjährige Änderung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen erforderlich ist, muss auf die Einhaltung des Verfah-

rens nach den Absätzen 3 und 4 verzichtet werden, da die Umsetzung sicherheitsrechtlicher Anforderungen Vorrang hat. Gleiches gilt für die anderen genannten Punkte.

Absatz 7

Die zentrale Bedeutung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen verlangt auch ihre regelmäßige Aktualisierung.

Zu § 11

Die Regelung entspricht § 5 Absatz 1 EIBV.

Der Betreiber der Schienenwege kann, um eine angemessene Sicherheit für die Bezahlung der bestellten Zugtrassen zu erlangen, die Stellung einer Sicherheitsleistung in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festlegen. Die Möglichkeit der Regelung einer Sicherheitsleistung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Betreiber der Schienenwege verpflichtet sind, jedem Zugangsberechtigten den Zugang zu ihrer Infrastruktur zu gewähren. Vor Zahlungsausfällen werden sie insbesondere dadurch geschützt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nur dann eine Genehmigung erhalten, wenn sie finanziell ausreichend leistungsfähig sind (§ 6 Absatz 2 AEG). Liegt diese Voraussetzung nicht mehr vor, ist die Genehmigung zu entziehen (§ 7 Absatz 1 AEG). Dieser Schutz ist jedoch nicht in jedem Fall ausreichend. Sind daher aus objektiver Sicht Zweifel an der Zahlungsfähigkeit eines Zugangsberechtigten erkennbar, kann der Betreiber der Schienenwege die Stellung einer Sicherheit verlangen. Es ist den Betreibern der Schienenwege nicht zuzumuten, trotz begründeter Zweifel an der Zahlungsfähigkeit der Zugangsberechtigten dennoch weiterhin den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewähren zu müssen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit können sich insbesondere aus ungewöhnlichen Zahlungsrückständen oder negativen Bonitätsauskünften ergeben. Der Betreiber der Schienenwege ist aber, weil die Stellung von Sicherheiten ein hohes Diskriminierungspotenzial aufweist und für jeden Betreiber der Schienenwege unterschiedliche Kriterien sinnvoll sein können, verpflichtet, die Kriterien, nach denen die Zweifel an der Zahlungsfähigkeit begründet werden, vorab in den SNB zu regeln. Dabei ist konkret anzugeben, welche Kenngrößen, z. B. welcher Zahlungsrückstand oder welche Bonitätsstufe, einen Zweifel an der Zahlungsfähigkeit begründen sollen.

Die Sicherheitsleistung dient der Absicherung zukünftiger Nutzungen. Eine Verrechnung mit bisherigen Nutzungsentgelten ist damit nicht verbunden. Sie kann in angemessenem Umfang zu den für die Zukunft bereits vertraglich vereinbarten Leistungen erhoben werden bzw. ist bei neuen Vereinbarungen entsprechend zu ergänzen. Ein angemessener Umfang ist dann gegeben, wenn die Sicherheitsleistung ausreicht, um den Schaden abzusichern, der dem Betreiber der Schienenwege dadurch entsteht, dass bis zur nächsten Abrechnungsperiode der Zugang gewährt wird, aber das Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Leistungen nicht bezahlen kann. Die Sicherheitsleistung kann zudem nicht von staatlichen Stellen nach § 14 Absatz 2 Nummer 3 und 4 AEG verlangt werden. Die Regelung muss in Anbetracht der vergleichbaren Interessenlage über den Wortlaut des Artikels 16 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2001/14/EG hinaus auch für die sonstigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelten, zu deren Einrichtungen Zugang zu gewähren ist. Diese Anforderungen unterliegen dem Diskriminierungsverbot. Entsprechende Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitzuteilen.

Zu § 12

Die Regelung baut auf § 5 Absatz 1 EIBV auf und ist eine umfassende Norm zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.

Die Vorschrift verpflichtet Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Zugangsberechtigten und sonstiger Dritter, deren Daten ihnen aufgrund der Regelungen des ERegG vorliegen. Die Arbeit der Behörden darf hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Zu § 13

Die Regelung entspricht § 6 EIBV.

Absatz 1

Jedem Zugangsberechtigten nach § 4 Absatz 6 steht das Recht zur Anmeldung von Zugtrassen und Pflichtleistungen zu. Dies ist die Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes durch den Betreiber der Schienenwege. Das Angebot muss der Betreiber der Schienenwege je nach Sachlage gegenüber dem Zugangsberechtigten oder einem vom Zugangsberechtigten bezeichneten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeben.

Der Hinweis auf die Schienennetz-Benutzungsbedingungen macht den erforderlichen Inhalt des Antrags und das Verfahren transparent. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geben im Einzelnen an, welche Angaben und Unterlagen mit dem Antrag auf Zugang zu übermitteln sind. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird durch Satz 3 bei fehlenden Angaben zur Anmeldung zur Nachforderung verpflichtet, so dass die Verantwortlichkeit für den Ablauf klar geregelt wird. Die Regelung erleichtert den Meldeablauf und gibt den Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzliche Rechtssicherheit.

Absatz 2

Zur Erleichterung des Verfahrens können sich Zugangsberechtigte eines einzigen Betreibers der Schienenwege bedienen, um Zugangsrechte zu Schienennetzen anderer Betreiber zu erlangen. Der Betreiber der Schienenwege wird in diesem Fall nur als Vermittler tätig. Von der Vorschrift umfasst werden auch vorbereitende Tätigkeiten, namentlich die Ausarbeitung verschiedener möglicher Fahrtrouten und die Ermittlung der davon abhängigen verschiedenen Entgelte. Um den Betreiber der Schienenwege, der nur einen geringen Teil der beantragten Trasse zur Verfügung stellt, zu entlasten, soll der Antrag bei dem Betreiber der Schienenwege gestellt werden, dessen Schienenwege überwiegend genutzt werden.

Die bislang in § 6 Absatz 2 EIBV enthaltene Kostenerstattungsregelung entfällt, um zur Förderung des Wettbewerbs betreiberübergreifende Buchungen zu erleichtern. Die in Rede stehenden Kosten sind in der Regel gering. Die Kosten verbleiben nicht dem EIU sondern können als Gemeinkosten auf die Trassenentgelte umgelegt werden. So wird vermieden, dass anfallende Kosten, insbesondere auch für erfolglose Vermittlungen, abschreckende Wirkung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben. Im Ergebnis soll der Betreiber der Schienenwege diese Kosten in die Kosten der Pflichtleistungen integrieren und diese sollen von allen Zugangsberechtigten anteilig bestritten werden. Diese Regelung trägt auch dazu bei, Bürokratie abzubauen und Rechnungen über Kleinstbeträge zu vermeiden.

Absatz 3

§ 6 Absatz 3 EIBV wurde unverändert übernommen.

Die Vorschrift korrespondiert mit § 14 Absatz 2 und 4. Die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege kann auch so organisiert werden, dass diese eine gemeinsame Institution schaffen. In diesem Fall müssen sich die Zugangsberechtigten unmittelbar an diese gemeinsame Einrichtung wenden.

Zu § 14

Die Regelung entspricht § 7 EIBV.

Absatz 1

Die Vorschrift legt die Grundzüge der internationalen Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege fest. Die Festlegung und Zuweisung der grenzüberschreitenden Zugtrassen muss diskriminierungsfrei erfolgen.

Welcher institutionelle Rahmen für die Zusammenarbeit geschaffen wird, obliegt den Betreibern der Schienenwege. Wesentlich ist die Vereinbarung grenzüberschreitender Zugtrassen. Aufgrund ihrer bisherigen Erfahrungen können die Betreiber der Schienenwege den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen abschätzen. Diese können vorab ohne Antrag eines Zugangsberechtigten zwischen den Betreibern der Schienenwege vereinbart werden. Erst wenn diese Zugtrassen feststehen, können die nationalen Netzfahrpläne erstellt werden, da sich die nationalen Verkehre an den international vereinbarten Zugtrassen orientieren müssen. Die von den Betreibern der Schienenwege untereinander vereinbarten internationalen Zugtrassen werden im üblichen Verfahren an Zugangsberechtigte vergeben. Der Hinweis auf die - ohnehin vorrangige - EU-Verordnung dient der Klarstellung.

Absatz 2

Da im Rahmen der Zusammenarbeit der verschiedenen Betreiber der Schienenwege bereits grundlegende Entscheidungen für die künftige Gestaltung der Fahrpläne mit Auswirkungen auch auf die nationalen Netzfahrpläne getroffen werden, sind zur Erhöhung der Transparenz die in der Vorschrift genannten Einzelheiten auf Anfrage öffentlich zugänglich zu machen. Damit nicht jeder Teilnehmer einzeln tätig werden muss, ist eine gemeinsame Stelle zugelassen.

Absatz 3

Bei der Vereinbarung grenzüberschreitender Zugtrassen soll genügend Spielraum für Anträge für Gelegenheitsverkehr nach § 24 gelassen werden.

Absatz 4

Die Pflicht zur Zusammenarbeit wird im erforderlichen Umfang auf nationale Verkehre ausgedehnt. Zur Erleichterung des Verfahrens können gemeinsame Einrichtungen geschaffen werden.

Zu § 15

§ 8 EIBV wurde weitgehend unverändert übernommen.

Absatz 1

Die Vorschrift legt den Ablauf des Zuweisungsverfahrens fest.

Nummer 1

Die Betreiber der Schienenwege im Inland sind gemäß § 14 verpflichtet, an der Konstruktion der internationalen Trassen mitzuwirken. Um der Bedeutung der vorab vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen für die Vergabe von Zugtrassen gerecht zu werden, sollen die vereinbarten Zugtrassen bekannt gemacht werden.

Der Hinweis auf die EU-Verordnung dient der Klarstellung.

Nummer 2 und 3

Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen

Um das Verfahren in Deutschland einheitlich zu gestalten, sind die inländischen Betreiber der Schienenwege verpflichtet, eine gemeinsame Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen festzulegen. Die Festlegung der Frist hat sich an internationalen Vereinbarungen und Gepflogenheiten zu orientieren. Der Fristbeginn kann nur nach der Festlegung der vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen liegen, da diese bei der Antragstellung bekannt sein müssen.

Verfahren ohne Zuweisung von Zugtrassen

Durch die Beteiligung Dritter sollen möglichst umfassende Informationen über die Bedürfnisse des Transportmarktes erhalten werden. Die Informationen nützen jedoch dem Betreiber der Schienenwege wenig, da er selbst nicht auf den Transportmarkt reagieren kann. Im Übrigen wären die Informationen nach Erstellung des Netzfahrplanentwurfs wenig nützlich, da der Entwurf, wenn keine Trassenanmeldungen vorliegen, nicht geändert werden wird. Sinnvoll ist eine Informationsbeschaffung daher nur dann, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diese Informationen zugreifen können, bevor der Netzfahrplanentwurf feststeht und ihre Trassenanmeldungen darauf einrichten können. Die entsprechende Regelung über den Zugang zu den Informationen befindet sich in Absatz 3.

Nummer 4

Wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, kann mit der Regelung Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die von ihm gewünschten Transportleistungen aufmerksam machen und diese so in die Lage versetzen, die entsprechenden Zugtrassen zu beantragen. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen muss im Zeitpunkt der Anmeldung die künftigen Transportleistungen abschätzen können. Das ist auch für Dritte zumutbar, die Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchten, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen.

Nummer 5 und 6

Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren so durchzuführen, dass der Netzfahrplanentwurf binnen vier Monaten erstellt werden kann.

Nummer 7 und 8

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs besteht Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Korrektur berechtigter Beanstandungen. Danach steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest. Der Betreiber der Schienenwege muss ein internes Verfahren schaffen, das geeignet ist, den Netzfahrplanentwurf in angemessener Zeit noch verändern zu können, um berechtigten Belangen Rechnung tragen zu können.

Nummer 9

Der endgültige Netzfahrplanentwurf ist die Grundlage für die Angebote der Betreiber der Schienenwege an die in § 19 Genannten zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 4 Absatz 9. Der Vertragsschluss ist demnach nicht Bestandteil des Zuweisungsverfahrens, sondern erfolgt im Anschluss daran.

Absatz 2

Die Vorschrift enthält das mit der Entscheidung der Kommission vom 23. Oktober 2002 zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG geänderte Datum für den Wechsel des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr.

Absatz 3

Nachdem der Kreis der zur Stellungnahme Berechtigten nach Absatz 1 Nummer 2 nicht eingrenzbar ist und nach Absatz 1 Nummer 5 sehr groß sein kann, wird dem Betreiber der Schienenwege das Recht zugebilligt, Formulare für diese Stellungnahmen vorzuschreiben und die Übermittlung auf den elektronischen Weg festzulegen. Andernfalls könnte das Verfahren nicht vernünftig gesteuert werden. Die Informationen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen, sofern der Stellungnehmende nicht widerspricht. Die in der Praxis sinnvolle Einstellung in das Internet ist erlaubt, für diesen Fall reicht ein entsprechender Verweis im Bundesanzeiger. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben sind von den Betreibern der Schienenwege zu beachten. Die Übermittlung personenbezogener Daten ist hier nicht erforderlich, so dass gegebenenfalls eine Anonymisierung vorzunehmen ist.

Zu § 16

Die Regelung entspricht § 9 EIBV.

Absatz 1

Die Vorschrift enthält die grundlegende Regelung für die diskriminierungsfreie Zuweisung von Zugtrassen.

Absatz 2

Bereits bei der Fahrplanerstellung sind Instandhaltungsarbeiten, d. h. eventuelle Sperrungen bestimmter Streckenabschnitte zu berücksichtigen.

Instandhaltung ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen während des Lebenszyklus des Schienenwegs zur Erhaltung des funktionsfähigen Zustands.

Die geforderte Darstellung der methodischen Vorgehensweise in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen dient der Transparenz. Sie ermöglicht eine Nachprüfung im Einzelfall, ob die EIU ihrer Verpflichtung nachkommen, die unterschiedlichen Interessen der Zugangsberechtigten tatsächlich zunächst zu ermitteln und diese anschließend entsprechend zu gewichten.

Absatz 3

Der Betreiber der Schienenwege hat auf die bestmögliche Nutzung der Schienenwegkapazität hinzuwirken. Dazu ist er verpflichtet, entsprechende Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten zu führen. Als Entscheidungsgrundlage kann er jedem Zugangsberechtigten Alternativen anbieten, die für alle Beteiligten einen Kompromiss erlauben.

Absatz 4

Kann in Verhandlungen mit den Beteiligten eine einvernehmliche Lösung nicht gefunden werden, soll der Betreiber der Schienenwege nach den in der Vorschrift genannten Prioritäten entscheiden. Dabei hat er die Prioritätsregelung nach § 29 zu beachten und, soweit ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, dem Vertragspartner in jedem Fall eine Zugtrasse innerhalb des vertraglich vereinbarten Rahmens zuzuweisen. Begründete Abweichungen von der Prioritätsreihenfolge sind möglich. Bei jeder Entscheidung sind auch die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen. Die gewählte Prioritätsreihenfolge ist zur Sicherung des vertakteten und des ins Netz eingebundenen innerstaatlichen Verkehrs erforderlich. Die vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen sind für den internationalen Verkehr reserviert. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr, die sich auf die von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit vereinbarten vorläufigen Zugtrassen beziehen (§ 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1) sowie deren Zuweisung, sind vorrangig vor Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den innerstaatlichen Verkehr und deren Zuweisung.

Nummer 1

Die Definition des Begriffs „vertakteter Verkehr“ findet sich in § 3 Absatz 3 Nummer 10.

Wenn beide Konfliktparteien ein Vorrangkriterium gleicher Stufe erfüllen, so finden die Regelungen der Absätze 5 und 6 Anwendung.

Nummer 2

Die Definition der grenzüberschreitenden Verkehre befindet sich in § 2 Absatz 2a, 2 b AEG.

Nummer 3

Zur Stärkung des Güterverkehrs haben Einzelzugtrassen des Güterverkehrs Vorrang vor Einzelzugtrassen des Personenverkehrs.

Absatz 5

Satz 1

Konflikte können nicht nur zwischen den Kategorien nach Absatz 4, sondern auch innerhalb dieser Kategorien auftreten. Zur Lösung dieser Konflikte dient Absatz 5. Entscheidungsgrundlage ist das Regelentgelt für die in Streit stehenden Zugtrassen. Bei Konflikten zwischen mehr als zwei Zugtrassen ist die Summe der Regelentgelte maßgeblich. Bestehen zum Beispiel bei einer Zugtrasse vier Trassenkonflikte, muss der Betreiber der Schienenwege das Entgelt für diese eine Zugtrasse den Entgelten für die anderen vier Zugtrassen gegenüberstellen und dann nach der Höhe seiner Gesamteinnahmen entscheiden.

Satz 2

Für Anmeldungen, die Verkehrsleistungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr ermöglichen sollen, ist die sonst zwingende Vergabe nach dem höchsten Preis nicht obligatorisch. Die Sonderstellung des Schienenpersonennahverkehrs findet daher schon auf der Ebene der Entscheidung zwischen Regelentgelten Berücksichtigung, sofern der Betreiber der Schienenwege von der Regelung des Satzes 2 Gebrauch macht und dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumt. Da es sich um eine Kann-Bestimmung handelt, ist der Betreiber der Schienenwege hierzu nicht verpflichtet. Macht der Betreiber der Schienenwege Gebrauch von der Vorrangregelung, ist er dazu verpflichtet, in gleich gelagerten Fällen ebenfalls dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einzuräumen.

Absatz 6

Die Regelung dient der Klarstellung. Ein Rahmenvertrag stellt kein Vorrangkriterium nach § 16 Absatz 4 dar. Das heißt, wenn ein Zugangsberechtigter zum Netzfahrplan eine Zugtrasse anmeldet, die zwar rahmenvertraglich gesichert ist, jedoch kein Vorrangkriterium nach § 16 Absatz 4 erfüllt, kann die rahmenvertraglich gesicherte Trassenanmeldung gegenüber einer nicht rahmenvertraglich gesicherten, aber nach § 16 Absatz 4 vorrangigen Trassenanmeldung unterliegen. Die rahmenvertragliche Sicherung bewirkt somit nicht zwangsläufig, dass die angemeldete Trasse minutengenau - wie vom Zugangsberechtigten gewünscht - realisiert wird. Nach § 21 Absatz 1 ist durch einen Rahmenvertrag „lediglich“ sichergestellt, dass überhaupt eine Zugtrasse innerhalb der rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreite durch den betreffenden Betreiber der Schienenwege anzubieten ist.

Da jedoch nach § 21 Absatz 1 Satz 5 dem Rahmenvertragsinhaber in jedem Fall eine Zugtrasse innerhalb der vereinbarten Bandbreite anzubieten ist, darf die rahmenvertraglich vereinbarte Bandbreite durch nicht gesicherte Trassenanmeldungen anderer Zugangsberechtigter nicht vollständig belegt werden. Eine an sich nach § 16 Absatz 4 vorrangige Trassenanmeldung wird daher bei nicht lösbaren Nutzungskonflikten mit rahmenvertraglich gesicherten Zugtrassen zur Wahrung des Grundsatzes nach § 21 Absatz 1 Satz 5 durch die rahmenvertraglich gesicherte Trassenanmeldung verdrängt. Dies gilt auch, wenn im Fall von Absatz 5 Satz 1 eine Gleichrangigkeit durch gleich hohe Entgelte erzielt wird.

Absatz 7

Die Regelung gilt für den seltenen Fall, dass auch auf der Ebene der Regelentgelte keine Entscheidung möglich ist. Das Angebot ist an die Regulierungsbehörde zu senden, die alle übrigen Bieter informiert. Damit ist ein ordnungsgemäßer Ablauf der Versteigerung gewährleistet. In das Höchstpreisverfahren sind die gesamten streitigen Zugtrassen mit einzubeziehen. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben sind von den Betreibern der Schienenwege zu beachten. Die Übermittlung personenbezogener Daten ist hier nicht erforderlich, so dass gegebenenfalls eine Anonymisierung vorzunehmen ist.

Zu § 17

Die Vorschrift enthält die Regelungen über Nutzungsbedingungen aus § 10 EIBV und entwickelt diese weiter.

Absatz 1

Die Erstellung von Nutzungsbedingungen sowie die diesbezügliche Veröffentlichungspflicht gewährleisten ein möglichst transparentes, diskriminierungsfreies Verfahren der Zugangsgewährung. Die Erläuterungen zu § 10 Absatz 1 gelten entsprechend. Die Möglichkeit der Zusendung gegen Aufwendungsersatz ergänzt die umfassende Informationsmöglichkeit für Zugangsberechtigte, da die Nutzungsbedingungen das zentrale Dokument für den Zugang darstellen.

Absatz 2

Absatz 2 ist an den Regelungen des § 10 Absatz 2 orientiert und legt den Pflichtinhalt der Nutzungsbedingungen fest. In Teilbereichen erfolgt aus Zwecken der Vereinfachung und Klarstellung eine Anpassung an die für Betreiber von Schienenwegen geltenden Vorschriften.

Serviceeinrichtungen sind notwendiger Bestandteil jeder Zugfahrt, da sie stets deren Anfangs- und Endpunkt bilden. Damit stellen sich für die Zugangsberechtigten bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen stets vergleichbare Probleme wie diejenigen, die bei der Nutzung des Schienenweges auftreten. So werden für die Verkehrsplanung Angaben über die Beschaffenheit der zu nutzenden Serviceeinrichtungen, d. h. eine Infrastrukturbeschreibung, benötigt (z. B. Angaben darüber, ob eine Oberleitung vorhanden ist oder nicht). Das gleiche gilt für die allgemeinen Kapazitätsmerkmale der zu nutzenden Serviceeinrichtung, eine Information darüber, nach welchen Kriterien die vorhandene Kapazität vergeben wird oder die Frage, welche Nutzungsbeschränkungen bestehen können. Zu den Angaben, die Zugangsberechtigte bei der wirtschaftlichen Entscheidung regelmäßig benötigen, gilt das zu § 10 Absatz 2 Ausgeführte.

Die obergerichtliche Rechtsprechung hat die bislang geltenden Anforderungen an den Pflichtinhalt von Nutzungsbedingungen für nicht konkret genug erachtet. Durch die Angleichung der Regelungen an die für die Betreiber von Schienenwegen geltenden Vorschriften werden daher auch Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die unterschiedliche Handhabung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen und Schienennetz-Benutzungsbedingungen beseitigt.

Absatz 3

Die Regelung entspricht § 10 Absatz 5.

Absatz 4

Absatz 5 schafft Klarheit über das anzuwendende Verfahren und die einzuhaltenden Fristen für die Ankündigung von Neufassungen der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen.

Für Wartungseinrichtungen gilt der Absatz zum Verfahren nicht. Eine Sonderregelung für Wartungseinrichtungen enthält im Übrigen auch § 57.

Nummer 4 enthält eine Parallelregelung zu § 10 Absatz 6.

Absatz 5

Die zentrale Bedeutung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen verlangt auch ihre regelmäßige Aktualisierung. Die Regelung entspricht § 10 Absatz 7.

Zu § 18

Die Regelungen entsprechen § 10 Absatz 2 - 7 EIBV.

Absatz 1

Alle Zugangsberechtigten können den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung von Leistungen gemäß § 4 unter den Bedingungen des § 13 beantragen.

Beim Zugang zu Serviceeinrichtungen steht nicht der Zugang selbst, sondern die Erbringung der Leistung im Vordergrund. Derjenige, der den Schienenzugang zu seiner Einrichtung gewährt, erbringt in der Regel auch die damit verbundene Leistung (z. B. Werkstätten und Tankstellen). Einen bloßen Zu-

gangsanspruch kann es in diesen Fällen schon nach der üblichen Verkehrsanschauung nicht geben. Werden solche Leistungen von einem anderen Unternehmen als dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erbracht, ist auch dieses Unternehmen Adressat der regulierungsrechtlichen Pflichten.

Absatz 2

Die Vorschrift entspricht der Regelung für Schienenwege in § 16 Absatz 1.

Absatz 3

Im Bereich der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur sollen die Pflichten der Betreiber von Serviceeinrichtungen denjenigen der Betreiber von Schienenwegen angepasst werden. Aufgegriffen wird dabei die bereits für Betreiber von Schienenwegen geltende Regelung in § 16 Absatz 2 Satz 2, welche diese verpflichtet, die Instandhaltung so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund knapper Infrastrukturkapazitäten (beispielsweise im Seehafenhinterlandverkehr), die zu einem noch größeren Abstimmungsbedarf im Rahmen der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur führen können, ist die hier vorgeschlagene Vereinheitlichung notwendig.

Absatz 4

Schienenwege und Serviceeinrichtungen müssen nicht vom selben Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden. Um jedoch den Netzzugang insgesamt zu erleichtern, muss der Betreiber der Schienenwege bemüht sein, derartige Leistungen zu vermitteln. Dazu ist z. B. durch interne Verfahren sicherzustellen, dass er die entsprechenden Stellen in vertretbarer Zeit ansprechen und so die Vermittlung in die Wege leiten kann.

Der Betreiber der Schienenwege muss sich um die Vermittlung der Leistungen bemühen, das bedeutet, dass er die ihm zumutbaren Möglichkeiten auszuschöpfen hat.

Auch an dieser Stelle entfällt die Kostenerstattung aus den bereits bei § 13 Absatz 2 genannten Gründen.

Absatz 5

Die Vorschrift entspricht der Regelung für Schienenwege in § 16 Absatz 3. Sofern eine Einigung binnen 14 Tagen nicht erzielt werden kann, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sofern nicht besondere Gründe vorliegen, nach Absatz 5 zu entscheiden. Auch hier soll durch die abstrakte Darlegung der Grundsätze in den Nutzungsbedingungen Transparenz geschaffen werden.

Absatz 6

Nummer 1

Die Regelung der Streitentscheidung für Schienenwege wird nicht übernommen. Die Nutzung von Serviceeinrichtungen ist oft die Folge der Nutzung von Zugtrassen. Die Prioritätsentscheidung für die Nutzung von Serviceeinrichtungen ist daher zunächst davon abhängig, ob die Nutzung eine notwendige Folge der vereinbarten Zugtrassen ist. In manchen Fällen, z. B. bei der längeren Abstellung von Fahrzeugen, ist die Nutzung einer Serviceeinrichtung jedoch nicht notwendige Folge einer Zugtrasse. Hinzu kommt, dass bei zwei konfligierenden Nutzungen beide die notwendige Folge vereinbarter Zugtrassen sein können. Aus diesen Gründen muss der Betreiber einer Serviceeinrichtung Nutzungskonflikte, die er mit der Streitentscheidungsnorm der Nummer 1 nicht lösen kann, mit ergänzenden, diskriminierungsfreien Regeln lösen. Diese Konfliktlösungsregeln haben sich aus den Nutzungsbedingungen zu ergeben. Dies gewährleistet ein transparentes, nicht diskriminierendes Verfahren.

Nummer 2

Die Regelung nach Nummer 1 kann für Werkstätten nicht übernommen werden, da deren Belegung nicht unmittelbar mit einer Zugtrassenzuweisung zusammenhängt.

Werkstätten werden in der Praxis häufig von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder von Haltern von Eisenbahnfahrzeugen finanziert und betrieben, wobei der Betrieb auf die speziellen Bedürfnisse dieses Eisenbahnverkehrsunternehmens zugeschnitten sein kann. Wenn Dritte rechtlich in die Lage versetzt werden würden, Leistungen in den Werkstätten ohne Rücksicht auf die Betriebsführung des die Werkstatt betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmens einklagen zu können, würden die Abläufe dieses

langfristig geplanten, komplexen Systems nachhaltig gestört werden können. Hinzu kommt, dass das die Werkstatt betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen steuernden Einfluss auf den Auftragseingang Dritter hat, was temporär zu unwirtschaftlichen Überkapazitäten oder Bedarfsunterdeckung führen würde.

Eine Öffnung der Werkstätten, die mit dem Zurückdrängen des bisherigen Hauptnutzers verbunden wäre, ist daher nicht zielführend. Um zu einem Ausgleich der widerstreitenden Interessen zu gelangen, wird in Anlehnung an § 19 Absatz 4 Nummer 4 GWB dieses Modell der Regelung des Zugangs zu Werkstätten zu Grunde gelegt. Nach § 19 Absatz 4 Nummer 4 GWB müssen eigene Netze oder andere Infrastruktureinrichtungen dann nicht zur Verfügung gestellt werden, wenn das marktbeherrschende Unternehmen nachweist, dass die Mitbenutzung aus betriebsbedingten oder sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Die Einhaltung dieser Regelung unterliegt der Aufsicht der Regulierungsbehörde.

Aus Transparenzgründen wird die Offenlegung der Verfahrensgrundsätze in den Nutzungsbedingungen verlangt.

Absatz 7

Ebenso wie bei der Zuweisung von Trassen muss der Betreiber einer Serviceeinrichtung sein Vertragsangebot oder die Ablehnung eines Zugangsanspruchs unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Verzögerung, mitteilen. Die Regelung ist aus § 10 Absatz 7 EIBV unverändert übernommen.

Zu § 19

§ 11 EIBV wurde unverändert übernommen.

Absatz 1

Die Regelung korrespondiert mit § 13.

Absatz 2

Verträge über eine Zugtrasse können nur für eine Fahrplanperiode geschlossen werden.

Absatz 3

Hier wird die Schnittstelle zwischen Transportrecht (Vertrag zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader) und öffentlichem Eisenbahnrecht (Zugang) geregelt. Nach Transportrecht ist es dem Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich, zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag einen Dritten (ausführender Beförderer) zu beauftragen. Dies ist nach öffentlichem Eisenbahnrecht dann unproblematisch, wenn der Dritte selbst die dazu notwendige Zugtrasse hat. Es ist jedoch auch möglich, dass das aus dem Beförderungsvertrag verpflichtete Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugtrasse hat und nicht selbst transportieren will oder kann.

Nach öffentlichem Eisenbahnrecht unbedenklich wäre folgendes Verfahren:

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kündigt seine Vereinbarung nach § 4 Absatz 9 insoweit, der Dritte beantragt die Zugtrasse nach § 24, und der Betreiber der Schienenwege weist ihm die Zugtrasse zu. Der juristische und organisatorische Aufwand zur Durchführung eines Beförderungsvertrages wird damit beträchtlich. Das gleiche Ergebnis kann leichter mit der Regelung eines Vertragseintritts erreicht werden.

Die Regelung entspricht § 651b BGB. Damit wird einerseits der Grundsatz gewahrt, dass zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Schienenwege eine unmittelbare vertragliche Beziehung bestehen muss und andererseits dem Bedürfnis der Praxis Rechnung getragen, bei der Ausführung von Beförderungsverträgen möglichst flexibel zu sein.

Absatz 4

Die Vorschrift regelt, dass Rechte an Zugtrassen nur ausgeübt werden können, wenn sowohl die Vereinbarung zwischen dem Zugangsberechtigtem und dem Betreiber der Schienenwege als auch die

Vereinbarung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Schienenwege besteht.

Zu § 20

§ 12 EIBV wurde unverändert übernommen.

Absatz 1

Es soll ausgeschlossen werden, dass ein Zugangsberechtigter eine Eisenbahninfrastruktureinrichtung über einen längeren Zeitraum nicht nutzt und zugleich für weitere Interessenten blockiert. Andernfalls könnte das verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, unterlaufen, und es könnten Konkurrenten vom Markt verdrängt werden. Diese Regelung gilt auch für die Inanspruchnahme von Zugtrassen auf der Grundlage eines Rahmenvertrages. Werden auf dieser Grundlage angemeldete Zugtrassen nach Vertragsschluss nicht genutzt, ist die Vorschrift uneingeschränkt auf diese Zugtrassen anwendbar.

Absatz 2

Im Fall der Nutzung durch einen Dritten behält das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Vertragspartner, dem gekündigt wurde. Es muss sich jedoch das vom Dritten gezahlte Entgelt anrechnen lassen.

Zu § 21

Die Absätze 1 bis 6 entsprechen § 13 Absatz 1 bis 6 EIBV.

Absatz 1

Rahmenverträge haben sowohl für den Betreiber der Schienenwege als auch für Zugangsberechtigte besondere Bedeutung. Der Betreiber der Schienenwege kann damit das Auslastungsrisiko seiner Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimieren. Zugleich sind Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen, da vertragliche Zusagen eines Zugangsberechtigten bestimmte (neue oder ausgebaute) Strecken zu nutzen, Investitionen des Betreibers der Schienenwege erst ermöglichen können. Auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt der Vorteil eines Rahmenvertrags darin, dass er die gesicherte Grundlage für eigene Investitionen (z. B. in Fahrzeuge) bilden kann.

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

Der Verfahrensablauf gestaltet sich daher wie folgt:

Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrags eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Verfahren nach § 12 durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

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

Absatz 2

Durch Rahmenverträge darf die Nutzung des Schienennetzes durch Dritte nicht ausgeschlossen werden, da sonst der Netzzugang insgesamt gefährdet wäre. Daher sollen nur 75 Prozent der Schienen-

wegkapazität belegt werden. Die Regelung lässt in Einzelfällen Ausnahmen zu, da eine starre Obergrenze von 75 Prozent eine markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs verhindern könnte. Bei der Bestimmung der Schienenwegkapazität oder eines überlasteten Schienenweges ist auf die tatsächlichen betrieblichen Verhältnisse abzustellen und nicht auf eine theoretische Kapazitätsgrenze ohne Zeitpuffer. Insbesondere muss die Begrenzung der gegenseitigen Behinderungen durch verspätete Züge auf ein für die praktische Betriebsabwicklung zuträgliches Maß berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang muss die unter Berücksichtigung aller Trassenwünsche erreichbare Leistungsqualität eine wesentliche Rolle spielen. Hierzu gibt es geeignete Methoden, die auf international anerkannte Verfahren zurückgehen, die die Leistungsfähigkeit der Schienenwege ermitteln.

Absatz 3

Die Vertragspartner müssen sich im Rahmenvertrag über die Modalitäten für Änderung und Kündigung einigen. Sie können Ausgleichsregelungen für den Fall einer Kündigung vorsehen.

Absatz 4

Die Regelung ist der Regelung für die Inanspruchnahme von Zugtrassen nachgebildet. Könnten Rahmenverträge für beliebige Zeitabschnitte in der Zukunft abgeschlossen werden, bestünde die Gefahr, dass eine vernünftige Trassenkonstruktion nicht mehr möglich wäre. Es könnten dann z. B. bestehende Rahmenverträge für den Schienenpersonenfernverkehr nach deren Vertragsende durch neue Rahmenverträge für Güterzugtrassen blockiert werden, obwohl es sinnvoll wäre, den Schienenpersonenfernverkehr für die Zukunft in gleicher Weise fortzuführen.

Die Regelung bietet daher den Vorteil, dass eine Fortführung von Verkehren nicht durch Einzelmaßnahmen gefährdet ist. Zudem können bis zum Ende des Zeitraums, bei vorhandener Kapazität, beliebige weitere Rahmenverträge geschlossen werden. Der Nachteil, dass die Laufzeit dieser Rahmenverträge immer kürzer wird, fällt gegenüber dem Vorteil eines koordinierten Verfahrens, in dem jeder Zugangsberechtigte die gleichen Möglichkeiten hat, nicht ins Gewicht.

Absatz 5

Die Regellaufzeit für Rahmenverträge beträgt fünf Jahre. Eine längere Laufzeit bedarf der Genehmigung der Regulierungsbehörde nach Absatz 12.

Absatz 6

Zur Erhöhung der Transparenz kann jeder Zugangsberechtigte die Offenlegung der wesentlichen Merkmale anderer Rahmenverträge beantragen. Gegenüber der geltenden Regelung erfolgt eine Konkretisierung des Begriffs der wesentlichen Merkmale zu Zwecken der Rechtssicherheit. Es handelt sich hier um eine gesetzliche Klarstellung, um die Zugangsberechtigten über ihre Rechte im Zusammenhang mit der Offenlegung von Rahmenverträgen zu informieren. Denn für die Zugangsberechtigten ist es von Bedeutung zu erfahren, welche Schienenwegkapazitäten bereits rahmenvertraglich gebunden und somit nicht mehr verfügbar sind. Dies wird nur mit der Offenlegung der konkreten bereits geschlossenen Rahmenverträge - in anonymisierter Fassung - gewährleistet. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben sind von den Betreibern der Schienenwege zu beachten. Die Übermittlung oder Veröffentlichung personenbezogener Daten ist nicht erforderlich, so dass gegebenenfalls eine Anonymisierung vorzunehmen ist.

Die Vorschrift garantiert, dass die Zugangsberechtigten Kenntnis darüber erlangen können, auf welchen Schienenwegen zu welchen Zeitpunkten Schienenwegkapazitäten rahmenvertraglich gebunden wurden und wie lange die rahmenvertragliche Bindung andauert.

Zu § 22

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2. Sie dient dazu, eine geordnete Abstimmung zwischen verschiedenen Rahmenverträgen zu ermöglichen

Festgelegt wird nunmehr der konkrete Zeitraum, in dem der Antrag auf Abschluss eines Rahmenvertrages zu stellen ist. Dies ist erforderlich, um die Einheitlichkeit des Zeitraums zu gewährleisten.

Durch den festgesetzten Anmeldezeitraum besteht ein ausreichender zeitlicher Vorlauf vor Beginn der jeweiligen Rahmenfahrplanperiode.

Absatz 2

Die Vorschrift entspricht den Regelungen aus § 16 Absatz 1 Satz 2.

Satz 2 und 3 stellen klar, dass die Dauer und die Lage des gewünschten Rahmenvertrags kein Differenzierungskriterium ist. Es gelten allein die Kriterien aus Absatz 3. Rahmenverträge können u.a. die in § 21 Absatz 5 genannte Regellaufzeit unterschreiten, sofern diese eine Mindestlaufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode vorsehen.

Absatz 3

Die Vorschrift entspricht § 16 Absatz 3. Der Hinweis in Satz 2 stellt klar, dass die Prioritäten aus § 16 Absatz 2 bis 4 auch für Rahmenverträge gelten.

Absatz 4

Die Vorschrift verweist auf § 16 Absatz 4 bis 7. Für die Prioritätsentscheidung kommt es auf die Zweckbestimmung des Rahmenvertrages entweder zur Sicherstellung vertakteten Verkehrs, der grenzüberschreitenden Zugtrassen, oder von Zugtrassen für den Güterverkehr an. Die Regelung über den Vertragsschluss entspricht § 19 Absatz 1.

Zu § 23

Absatz 1

Nummer 1

Die Vorschrift stellt klar, dass auch während einer Rahmenfahrplanperiode jederzeit Rahmenverträge abgeschlossen werden können.

Für diese (aperiodischen) Rahmenverträge gilt im Gegensatz zu den (periodischen) Rahmenverträgen, die mit Wirkung zu Beginn einer neuen Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden, keine Anmeldefrist i. S. d. § 22 Absatz 1. Die innerhalb einer laufenden Rahmenfahrplanperiode angemeldeten (aperiodischen) Rahmenverträge werden chronologisch nach deren Eingang durch den zuständigen Betreiber der Schienenwege bearbeitet und zugewiesen. Sie entfalten ihre Wirkung frühestens ab dem nächsten Netzfahrplan.

Nummer 2

Werden Rahmenfahrpläne über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus geschlossen, ist es erforderlich, dass ihre wesentlichen betrieblichen Parameter (Lage und Bandbreite) für eine neue Rahmenfahrplanperiode nicht verändert werden. Nur auf dieser Grundlage können die unter § 21 Absatz 4 dargestellten Probleme auch für langfristige Rahmenfahrpläne vermieden werden.

Absatz 2

Die Vorschriften enthalten die Vorschriften zur zulässigen Dauer von Rahmenverträgen und die Grundlagen der Genehmigung. § 14a Absatz 2 AEG wurde modifiziert übernommen.

Die jährliche Neuvergabe von Trassen und die übliche Begrenzung der Dauer von Rahmenverträgen auf fünf Jahre können dem Bedürfnis der Unternehmen an einer verlässlichen mittel- und langfristigen Planungssicherheit widersprechen. Eine Investitionsbereitschaft von Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht in bestimmten Fällen nur, wenn durch die langfristige Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität der wirtschaftliche Einsatz ihrer Betriebsmittel gewährleistet ist. Daher soll die in § 21 Absatz 5 normierte Regellaufzeit von Rahmenverträgen bei Vorliegen der in Absatz 6 Nummer 1 bis 3 genannten Voraussetzungen überschritten werden dürfen.

Andererseits schränken lang laufende Rahmenverträge die Wettbewerbsmöglichkeiten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich ein. Es ist eine sachgerechte Abwägung erforderlich, in welchen

Fällen lang laufende Rahmenverträge erforderlich sind. Lang laufende Rahmenverträge bedürfen daher der Prüfung und Genehmigung durch die Regulierungsbehörde.

In Absatz 6 werden die Genehmigungsvoraussetzungen aufgeführt. Vertragliche Bindungen, Investitionen oder sonstige vergleichbare Risiken müssen einen engen räumlichen und zeitlichen Bezug zu dem Rahmenvertrag vorweisen. Sollen z. B. Investitionen in neue Fahrzeuge abgesichert werden, müssen diese auf den rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreiten im beantragten Zeitraum auch überwiegend eingesetzt werden.

Mit der den Rahmenvertrag betreffenden Verkehrsleistung muss ein unternehmerisches Risiko verknüpft sein, welches im Verhältnis zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers nicht nur geringfügig ist. Durch die verlängerte Laufzeit des Rahmenvertrags soll dieses deutlich verringert werden können. Dies ermöglicht z. B. die Absicherung von Investitionen des Eisenbahnverkehrsunternehmens über den längeren Rahmenvertragszeitraum. Diese Absicherung ist allerdings nur so lange erforderlich, bis sich die Investition amortisiert hat oder die Abschreibung der Investitionsgüter erfolgt ist. Darüber hinaus ist keine Absicherung nötig.

Die unbestimmten Rechtsbegriffe „besondere, erhebliche, langfristige und umfangreiche Investitionen“ im Sinne dieses Gesetzes sind wie folgt auszulegen. Eine besondere Investition liegt vor, wenn sich eine Investition nach mehr als fünf Jahren amortisiert. Eine erhebliche Investition liegt vor, wenn sich die Investition nach mehr als zehn Jahren amortisiert. Eine umfangreiche Investition liegt vor, wenn sich die Investition nach mehr als 15 Jahren amortisiert. Langfristig ist eine Investition, wenn die Abschreibungsdauer der Wirtschaftsgüter mehr als zehn Jahre beträgt; maßgeblich bei der Festlegung der Abschreibungsdauer sind die steuerrechtlich geltenden Vorschriften.

Es soll so eine Verknüpfung mit den betriebswirtschaftlichen Begriffen Amortisations- und Abschreibungszeitraum erfolgen. Beide Zeiträume können auseinanderfallen. Eine Investition hat sich amortisiert, wenn zurückgeflossenen Erträge den Investitionsbetrag überschreiten. Bei der Abschreibungsdauer eines Wirtschaftsgutes ist auf die vom Bundesministerium der Finanzen herausgegebenen AfA-Tabellen (Abschreibungstabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter) abzustellen.

Absatz 3

Nach den in Absatz 2 getroffenen Festlegungen hat der Antragsteller einen Bericht über das wirtschaftliche Risiko anzufertigen und dem Antrag beizufügen. Der Bericht muss die Regulierungsbehörde in die Lage versetzen, den Antrag innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu prüfen. Zu diesem Zweck kann die Regulierungsbehörde auch ein Muster für die Übersendung vorgeben. Bei der Ermittlung des wirtschaftlichen Risikos müssen mindestens zwei Fallkonstellationen gebildet werden. Es ist jeweils die Entwicklung ohne und mit rahmenvertraglicher Absicherung darzustellen.

Der Bericht basiert auf einer Wirtschaftlichkeitsrechnung, die eine Übersicht der technischen und betriebswirtschaftlichen Eingangsgrößen beinhalten muss, damit die Regulierungsbehörde die Angaben prüfen kann. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung sollte mittels der Kapitalwertmethode vorgenommen werden, dem anerkannten und üblichen Verfahren der Investitionsrechnung.

Absatz 4

Eine Absicherung z. B. von Investitionen kann bereits erforderlich sein, bevor entsprechende Kauf- und Finanzierungsverträge abgeschlossen werden können. Die Genehmigung lang laufender Rahmenverträge setzt aber bereits abgeschlossene Verträge voraus. Um eine Blockade zu vermeiden, soll eine Genehmigung vorläufig auch auf Basis von Vertragsentwürfen erfolgen können. In diesen Fällen soll die Genehmigung unter dem Vorbehalt ausgesprochen werden können, dass die Nachweise in einem angemessenen Zeitraum nachgereicht werden. Treten die Bedingungen oder Auflagen nicht ein, muss es der Regulierungsbehörde im Interesse möglicher Wettbewerber möglich sein, eine Entscheidung aufzuheben oder abzuändern. Zu diesem Zweck hat der Antragsteller die Pflicht, die Regulierungsbehörde zu informieren, wenn ein Genehmigungsgrund wegfällt.

Absatz 5

Die Vorschrift entspricht den Regelungen des bisherigen §14a Absatz 2 Satz 3 AEG.

Absatz 6

Die Neuregelung ist an § 23 TKG angelehnt. Das Potenzial für Diskriminierungen wird minimiert.

Bei Bedarf kann die Bundesnetzagentur den vorgelegten Musterrahmenvertrag aufgrund ihrer allgemeinen Befugnisse nach §§ 52, 56 beanstanden und dem Betreiber der Schienenwege eine Überarbeitung aufgeben. Sie kann so den Inhalt des Musterrahmenvertrages festlegen. Hierdurch wird ein einheitlicher Rahmen der Musterrahmenverträge gewährleistet, während die Ausgestaltung der Einzelheiten nach wie vor den Betreibern der Schienenwege obliegt.

Die Pflicht zur Vorlage von Musterrahmenverträgen dient neben der Schaffung eines einheitlichen Rahmens der Musterrahmenverträge der frühzeitigen Feststellung möglicher Verstöße des Inhalts der Musterrahmenverträge gegen das Netzzugangsrecht. Insbesondere Regelungen, die sich nachteilig, wettbewerbsverzerrend oder diskriminierend auswirken, kann wirksam mit einer Vorlageverpflichtung und Prüfkompetenz durch die Regulierungsbehörde begegnet werden. Denn solche Verstöße können für die Zugangsberechtigten erhebliche Nachteile bewirken, die durch eine vorherige – grundsätzliche – Prüfung der Musterrahmenverträge zugunsten der Rechtssicherheit verhindert werden kann.

Durch die Feststellung von bereits erfolgten bzw. unmittelbar bevorstehenden Verstößen gegen das Netzzugangsrecht können Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter bzw. zur Verhütung künftiger Verstöße gegen das Netzzugangsrecht seitens der Regulierungsbehörde veranlasst werden.

Zu § 24

Die Regelungen entsprechen § 14 EIBV.

Absatz 1

Außerhalb der Anmeldungen für den Netzfahrplan besteht Bedarf, Gelegenheitsverkehre durchführen zu können. Es muss über entsprechende Anträge innerhalb von vier Wochen entschieden werden.

Absatz 2

Die Vorschrift regelt die kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen. Fälle, die typischerweise eine längere Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen, können in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen genannt werden.

Absatz 3

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazität müssen jedem Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt werden. Dabei kann der Betreiber der Schienenwege nicht nur die individuelle Information, sondern auch die allgemeine Bekanntmachung über das Internet wählen.

Absatz 4

Betreiber der Schienenwege müssen prüfen, ob das Vorhalten von Schienenwegkapazität notwendig ist. Sofern absehbar ist, dass auf bestimmten Relationen Anträge für Gelegenheitsverkehre gestellt werden (z. B. bei Transporten von den Häfen, die von der jeweiligen Ankunftszeit der Schiffe abhängig sind), muss der Betreiber der Schienenwege dies bereits bei der Erstellung des Netzfahrplans berücksichtigen. Dies gilt auch für überlastete Schienenwege.

Die Regelung in Satz 3 verlangt eine transparente Vorgehensweise der Betreiber der Schienenwege, die darzulegen haben, in welcher Art und Weise die Menge der vorzuhaltenden Kapazität berechnet wird.

Zu § 25

§ 15 EIBV wurde weitgehend unverändert übernommen.

Absatz 1

Die Beseitigung von Störungen im Eisenbahnbetrieb ist zunächst Aufgabe des Betreibers der Schienenwege. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden müssen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb unterrichtet werden. Der Umfang der Unterrichtung und inwieweit die Unterrichtung anderer Stellen erforderlich ist, wird in Abstimmung mit der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde im Notfallplan festgelegt.

Absatz 2

Im Störfall kann der Betreiber der Schienenwege einzelne Schienenwege solange sperren, wie es zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Systems erforderlich ist. Reichen seine technischen Mittel nicht aus, kann er verlangen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die notwendige Hilfe stellen. Die den Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür entstehenden Kosten müssen grundsätzlich erstattet werden. Ob in diesen Fällen das Entgelt herabgesetzt werden muss, richtet sich nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Abschnitt 2

Zu § 26

Die Vorschriften §§ 26 bis 29 sind im Wesentlichen aus §§ 16 bis 18 EIBV übernommen.

§ 26 regelt die Verpflichtung, die Überlastungserklärung zu veröffentlichen und der Aufsichts- und der Regulierungsbehörde mitzuteilen. § 3 Absatz 3 Nummer 5 enthält dabei die Definition der Überlastung und schreibt die Berücksichtigung von Kapazitäten für den zu erwartenden Gelegenheitsverkehr vor, der insbesondere bei wachsendem Güterverkehr einen großen Anteil des Verkehrs darstellen wird. Die Berücksichtigung des Gelegenheitsverkehrs ist daher bei der Ermittlung von vorhandenen Engpässen von Bedeutung.

Zu § 27

Bei Überlastung hat der Betreiber mit der Kapazitätsanalyse die Engpässe und deren Ursachen zu untersuchen. Die Norm enthält eine Aufzählung der zu betrachtenden Komponenten und Fristvorgaben. Zu Transparenzzwecken wird in Absatz 3 Satz 2 angefügt, dass die Kapazitätsanalyse unverzüglich der Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Regulierungsbehörde und den betroffenen Ländern vorzustellen ist.

Zu § 28

Die Norm entspricht weitgehend dem bisherigen § 18 AEG und weist nun in Absatz 2 auf mögliche kurz- und mittelfristige Maßnahmen hin, die im Plan zu erarbeiten sind. Dies soll deutlich machen, dass der Plan zur Erhöhung der Kapazität, anders als der Bundesverkehrswegeplan eine Kurz- und Mittelfristbetrachtung und keine Langfristbetrachtung beinhaltet. Durch die Einbeziehung des Begriffes „vorgesehenen“ Ausbaumaßnahmen wird klargestellt, dass die Erarbeitung von und die Entscheidung über neue langfristige Ausbauprojekte nicht Ziel der Norm ist und sich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder Landesrecht richtet. Nach Absatz 3 darf der Betreiber aus der Überlastung resultierende erhöhte Entgelte nur fordern, wenn die Zustimmung der Regulierungsbehörde vorliegt. Nach Absatz 5 haben beide Behörden das Recht, in gegenseitigem Benehmen durch Verwaltungsakt den Plan im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgaben zu beanstanden, und den Betreiber zur Nachbesserung zu verpflichten (so prüft die Eisenbahnaufsichtsbehörde zum Beispiel, ob betriebliche Maßnahmen ausreichend betrachtet wurden und die Verfahrensnormen eingehalten sind während die BNetzA zum Beispiel prüft, ob die vorgeschlagenen Nutzungsbedingungen zulässig sind). Durch den Zusatz „im Rahmen ihrer Aufgaben“ ist eine Doppelzuständigkeit ausgeschlossen. Lediglich die formale Prüfung, ob der Plan vollständig im Sinne der Anforderungen der §§ 27 Absatz 2 und 28 Absatz 2 vorgelegt wurde, wird allein vom Eisenbahn-Bundesamt vorgenommen.

Zu § 29

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 19 EIBV. Sie dient der effektiven Auslastung des Netzes. Damit können z. B. Güterzüge und Personenzüge auch auf unterschiedliche Strecken verwiesen werden. Satz 1 regelt die Möglichkeit, bestimmten Verkehrsarten auf Alternativstrecken Vorrang einzuräumen. Satz 2 stellt klar, dass damit unter den dort genannten Voraussetzungen (Schienenwegkapazität; Erfüllung der technischen Betriebsmerkmale) - und abweichend von den Möglichkeiten des Betreibers der Schienenwege nach Überlastungserklärung, §§ 26 ff. - kein Ausschluss des Zugangsrechts verbunden ist.

Abschnitt 3

Die Regelungen zur Entgeltregulierung sind weitgehend überarbeitet bzw. neugefasst worden. Sie ersetzen die bisherigen Regelungen des § 14 Absatz 4 und 5 AEG sowie der §§ 20 ff. EIBV. An Stelle des bisherigen Mitteilungsverfahrens mit Widerspruchsmöglichkeit durch die Regulierungsbehörde tritt ein formalisiertes Genehmigungsverfahren. Dabei sind die Angemessenheit der Entgeltregelungen, deren Transparenz und Diskriminierungsfreiheit Gegenstand der Überprüfung. Es dürfen keine anderen als die genehmigten Entgelte erhoben werden.

Entgeltregulierung verhindert, dass aufgrund der Monopolstellung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen volkswirtschaftlich nachteilige Abweichungen zu den effizienten Preisen entstehen. Durch die nachfolgenden Vorschriften werden die Voraussetzungen für einen wirtschaftlich fairen Wettbewerb im Schienenverkehr geschaffen. Der Schutz der Zugangsberechtigten vor überhöhten, diskriminierenden und intransparenten Preisen ist von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung des Wettbewerbs. Informationsdefizite und dadurch entstehende ineffiziente Verhaltensweisen der Eisenbahnverkehrsunternehmen werden vermieden.

Eine an den effizienten Kosten orientierte Entgeltregulierung unterstützt das langfristige Verkehrswachstum auf der Schiene. Der Gesetzesvorschlag vereint das Ziel effizienzbasierter Preise mit dem Ziel der Investitionsfreundlichkeit. Lokale Investitionen können örtlich in die Preisbildung einfließen. Zuwendungsgeber erhalten ein gestärktes Mitspracherecht bei der Preisbildung. Durch die Synchronisierung der zulässigen Abschreibungen mit den handelsrechtlichen Abschreibungsdauern wird ein fristenkongruenter Mittelzufluss gewährleistet.

Wurden mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Vereinbarungen zur staatlichen Finanzierung getroffen, in denen Anreize zur Absenkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten oder Zugangsentgelte enthalten sind, wird die Kosteneffizienz für die Investitionskosten und die aufwandsgleichen Kosten der Instandhaltung insoweit sichergestellt. Einer Überprüfung der Effizienz dieser Kosten durch die Regulierungsbehörde ist nicht erforderlich.

Die Festlegungskompetenz der Regulierungsbehörde, ermöglicht eine sachgerechte und zukunftsorientierte Fortentwicklung des Regulierungsrahmens. Durch die Festlegung von Kostenrechnungsmethoden und den im Genehmigungsantrag zu übermittelnden Unterlagen lässt sich die Effizienz des Verfahrens für alle Beteiligten steigern und ein Zuwachs an Rechtssicherheit erreichen.

Unterabschnitt 1

Zu § 30

In § 30 wird die Zielsetzung der Entgeltregulierung beschrieben. Den in § 2 dieses Gesetzes genannten Zielen kommt dabei ein hohes Gewicht zu, an dem sich die Marktteilnehmer auch bei der Preisbildung zu orientieren haben. Die Umsetzung dieser Ziele erfolgt durch eine Konkretisierung der in § 4 genannten Diskriminierungs- und Missbrauchsverbote. Satz 3 stellt in Anlehnung an § 27 TKG klar, dass die Maßnahmen zur Entgeltregulierung nicht in sich widersprüchlich, sondern als Ganzes konsistent sein müssen.

Zu § 31

Die Regelung ermöglicht der Regulierungsbehörde den Zugriff auf das interne und externe Rechnungswesen und andere Kennziffern der regulierten Unternehmen. Vor dem Hintergrund der existierenden Informationsasymmetrien zwischen Regulierungsbehörde und regulierten Unternehmen ist diese Verpflichtung für eine sachgerechte Arbeit der Regulierungsbehörde zwingend erforderlich. Die sachgerechte Information der Regulierungsbehörde ermöglicht ausgewogene Entscheidungen, die die Interessen der Zugangsberechtigten und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen der rechtlichen Rahmenbedingungen gleichermaßen berücksichtigen.

Zu Nummer 1

Die Regelung in Nummer 1 stellt daher sicher, dass die Regulierungsbehörde jederzeit die Informationen erhält, die sie zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben für erforderlich hält. Ein zwingendes unmittelbares Erfordernis oder ein fallbezogener Anfangsverdacht ist insoweit nicht Voraussetzung. Die Vorschrift gilt verdachtsunabhängig sowohl für den Bereich der Entgelte, die einer vorherigen Genehmigung bedürfen, als auch für Entgelte für Serviceeinrichtungen, Leistungen marktmächtiger Unternehmen. Voraussetzung ist, dass die Regulierungsbehörde begehrte Informationen z. B. aufgrund von wissenschaftlichen Erkenntnissen oder Erfahrungen aus der Regulierungspraxis für erforderlich halten darf, um im konkreten Einzelfall oder für zukünftige Entscheidungen Informationen für sachgerechte Entscheidungen zu haben. Wesentliche Informationen können der internen Kostenrechnung entnommen werden. Die Auskunftsbefugnis erstreckt sich universell auf alle Aspekte, die zur Kostenbestimmung und Preisbildung wesentlich sind. Die Anforderungen an die Darlegung, ob Aspekte wesentlich sind, sind gering, weil ansonsten eine effiziente Aufsicht nicht gewährleistet ist. Dies gilt insbesondere deswegen, weil die Frist, binnen derer die Regulierungsbehörde die Genehmigung zu erteilen hat, mit zwei Monaten sehr kurz ausfällt. Es ist daher regelmäßig erforderlich, dass die Regulierungsbehörde die Entgeltgenehmigungsverfahren umfassend vorbereitet.

Nummer 2

Die Regelung in Nummer 2 ermöglicht der Regulierungsbehörde, Eisenbahninfrastrukturunternehmen angemessene und geeignete Auflagen zur Ausgestaltung der Kostennachweise zu machen. Das Erfordernis kann sich aus dem konkreten Einzelfall ergeben, aber auch aus der hohen Anzahl der regulierungsrechtlich relevanten Unternehmen, bei denen ohne eine hinreichend vergleichbare Struktur der Nachweise der Kosten eine effektive Regulierung nicht gewährleistet werden kann.

Der Schwerpunkt der Nachweise liegt bei den regulierten Leistungen. Im Übrigen reicht eine zusammengefasste Darstellung aus. Die Zuordnung zu den Leistungen muss für die Bundesnetzagentur stets nachvollziehbar sein. Die Bundesnetzagentur ist zur Steigerung der Effizienz ihrer Verwaltungsverfahren befugt, die Auskünfte in elektronischer Form auf Datenträgern anzuordnen. Die Möglichkeit zur Vorgabe bestimmter Datenstrukturen sichert die Datenverfügbarkeit und kann insbesondere genutzt werden, um der Regulierungsbehörde elektronische Auswertungen einschließlich dem Mehrjahresvergleich oder Vergleiche mit anderen Unternehmen zu ermöglichen. Das Dateiformat hat den Vorgaben des § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes und der Anlage zu § 9 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes zu entsprechen.

Zu § 32

Absatz 1

Absatz 1 beschreibt die Grundlagen der Entgeltbildung und konkretisiert das in § 4 geregelte Zugangsrecht im Hinblick auf faire und gleiche Entgelterhebungen. Die vier Vorgaben der Norm sind gleichwertig. Die Entgelte müssen angemessen sein, damit die gegenseitigen Interessen von Zugangsberechtigten und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgewogen berücksichtigt und insbesondere die Zugangsberechtigten nicht benachteiligt werden. Prüfungsmaßstab für die Angemessenheit von Entgelten sind z. B. die §§ 305 ff. BGB, da es sich bei Infrastrukturnutzungsbedingungen um (öffentlich rechtlich überformte) Allgemeine Geschäftsbedingungen handelt. Indem die Entgeltkontrolle durch die Entgeltgenehmigung weitgehend der ausschließlichen Kontrolle der Regulierungsbehörde unterworfen ist, die das regulierte Unternehmen bindet, stellt das Angemessenheitsgebot die Einheit der Rechtsordnung sicher. Die Entgelte müssen zudem, dies entspricht dem bisherigen Recht, diskriminierungsfrei ausgestaltet sein. Bei der Entgeltbildung dürfen Zugangsberechtigte nicht ohne sachlichen Grund un-

terschiedlich behandelt werden. Hierbei ist wesentlich, dass die Entgeltbildung nach sachlichen Kriterien vorgenommen wird, weil nur so sichergestellt werden kann, dass alle Zugangsberechtigten in jeweils angemessenem Umfang zur Finanzierung der beim Eisenbahninfrastrukturbetreiber anfallenden Kosten beitragen. Dabei kann eine Ungleichbehandlung nur nach solchen sachlichen Kriterien gerechtfertigt sein, die im Einklang mit den Zielen von § 1 stehen.

Es ist zudem erforderlich, die Entgeltbildung transparent zu gestalten. Die Transparenz ist einerseits erforderlich, um die durch das Auseinanderfallen von Infrastrukturbetreiber und Infrastrukturnutzer entstehende Informationsasymmetrie zu beseitigen. Andererseits gibt jede Entgeltregelung den Nutzern wirtschaftliche Signale. Die Nutzer sollen durch die Information in die Lage versetzt werden, rationale Entscheidungen zu treffen.

Absatz 2

Absatz 2 entspricht § 20 Absatz 2 EIBV. Die Vorschrift verpflichtet die Betreiber der Schienenwege zur internationalen Zusammenarbeit auch bei der Gestaltung der Entgelte. Dies gilt insbesondere für die Angleichung der Entgeltsysteme, damit grenzüberschreitende Verkehre erleichtert werden. Auch bei der von jedem Betreiber der Schienenwege in eigener Verantwortung festzulegenden Entgelthöhe kann eine internationale Zusammenarbeit zur Stärkung des Verkehrsträgers Eisenbahn nützlich sein. Soweit personenbezogene Daten in EU-Mitgliedstaaten übermittelt werden, ist § 4 b des Bundesdatenschutzgesetzes zu beachten.

Absatz 3

Absatz 3 regelt das Verfahren, wenn Belange des Schienenpersonennahverkehrs betroffen sind. Die Nachfrage nach Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs wird wesentlich durch die Länder und deren Aufgabenträgerorganisationen determiniert. Maßnahmen im Bereich der Entgeltregulierung sind daher geeignet, mittelbar die Interessen der Länder zu berühren. Über eine Information der Länder im Beirat hinaus ist es daher wichtig, die Länder auch individuell über aktuelle Verfahren zu informieren. Die Länder haben dadurch rechtzeitig die Gelegenheit zum Verfahren und den möglichen Auswirkungen Stellung zu nehmen. Über die Aufgabenträgerorganisationen, die als Zugangsberechtigte i.S. des § 4 Absatz 6 Nummer 3 unmittelbar von Maßnahmen der Entgeltregulierung betroffen sein können, haben die Länder zudem die Möglichkeit, zum Verfahren hinzugezogen zu werden (vgl. § 43 Absatz 3). Die datenschutzrechtlichen Vorgaben sind bei der Datenübermittlung zu beachten. Die Übermittlung oder Veröffentlichung personenbezogener Daten ist nicht erforderlich, so dass gegebenenfalls eine Anonymisierung vorzunehmen ist.

Unterabschnitt 2

In diesem Unterabschnitt werden die Voraussetzungen für die Entgeltgenehmigung auf Grundlage der Anreizregulierung mit der Festlegung von Preisobergrenzen beschrieben. Dies betrifft die Entgelte für Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege und der Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen einschließlich der damit verbundenen Leistungen. Mit diesem Entgelt sind die Kosten der Pflichtleistungen vollständig abgegolten. Es ist nicht sinnvoll, die Entgelte ausschließlich kostenorientiert zu bilden. Dem stehen insbesondere die hohen Fixkostenanteile im Eisenbahninfrastruktursektor entgegen, die bei durchschnittlicher Anlastung auf die konkreten Leistungen zu einem Ausschluss von Marktsegmenten führen würden. Daher ist die Markttragfähigkeit ein wichtiger Aspekt zur Berücksichtigung bei der Korbbildung im Rahmen der Anreizregulierung nach § 39 ff. sowie bei der Entgeltbildung insgesamt.

In einem ersten Schritt erfolgt gemäß §§ 34 bis 38 eine Bestimmung der anzusetzenden Kosten (Entgeltmaßstab). Dabei sind die angefallenen Infrastrukturkosten festzustellen, mit denen die Leistungen jeweils erbracht werden. In einem zweiten Schritt erfolgt die Entgeltbemessung.

Zunächst soll die Funktionsweise der Anreizregulierung im Zusammenhang erläutert werden.

Grundlagen der Entgeltregulierung

Alle Betriebsanlagen unterliegen schon heute bezüglich der Entgelte der Missbrauchskontrolle. Materiell weitergehende Vorschriften bestehen nur für Betreiber der Schienenwege, wobei die Vorschriften nicht dem Standard entsprechen, der in den anderen regulierten Bereichen üblich ist. Eingeführt werden daher neue materielle Regelungen für die Entgeltbildung für Betreiber der Schienenwege und in Abkehr vom bisherigen System auch für Betreiber von Personenbahnhöfen. Folglich wird künftig zwischen den allgemeinen Vorschriften über die Entgelte für den Zugang zu Schienenwegen und Personenbahnhöfen einerseits und den Entgelten für den Zugang zu sonstigen Serviceeinrichtungen andererseits unterschieden. Die Einbeziehung von Personenbahnhöfen in die Regulierung in Form der Entgeltgenehmigung und damit die Gleichbehandlung mit den Schienenwegen ist ein Novum in der deutschen Eisenbahnregulierung. Die detaillierten Entgeltregulierungsvorschriften für die Betreiber der Schienenwege sind somit künftig auch für Personenbahnhöfe anzuwenden. Damit ist gewährleistet, dass Zugangshindernisse, die sich insbesondere aus unangemessen hohen Entgelten ergeben können, nicht nur bei Schienenwegen, sondern auch bei Personenbahnhöfen ausgeschlossen werden können.

Ausgestaltung der Anreizregulierung

Methode

Die Entgelte für die Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sowie für die Benutzung von Personenbahnhöfen unterliegen künftig der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde. Deren Stellung wird durch die neue Struktur der Entgeltregulierung wesentlich gestärkt.

Eingeführt wird eine sogenannte Anreizregulierung oder Preisobergrenzenregulierung (auch Price-Cap Regulierung genannt). Ziel sind Effizienzsteigerungen und in der Folge eine Disziplinierung hinsichtlich der Preisgestaltung durch die Unternehmen. .

Das Verfahren zur Ermittlung der Entgelte verläuft wie folgt:

- Zunächst werden die angefallenen Infrastrukturkosten nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben ermittelt und in Körbe aufgeteilt.
- Weiterhin bestimmt die Bundesnetzagentur eine Effizienzrate, insbesondere anhand des Produktivitätsfortschritts unter Berücksichtigung der Inflation.
- Auf Grundlage dieser Daten legt die Bundesnetzagentur jährliche Preisobergrenzen für mehrere Jahre für die jeweiligen Körbe fest.
- Auf Basis dieser Preisobergrenzen, die den sogenannten Preispfad bilden, werden in einem - in der Regel jährlich durchgeführten - Entgeltgenehmigungsverfahren die Trassenpreise und Stationspreise genehmigt.

Auch die Kosten für Investitionen und Instandhaltungen in vollem Umfang der Anreizregulierung. Eine Ausnahme besteht insoweit nicht.

Festlegung des Preispfades (der Preisobergrenzen)

Die Betrachtung erstreckt sich auf eine sogenannte Regulierungsperiode, die in der Regel fünf Jahre beträgt. Zunächst werden die die Kosten für die jeweilige Leistung, z.B. den Zugang zur Trasse oder der Halt auf einem Personenbahnhof ermittelt. Die Ermittlung erfolgt aufgrund der Bestimmungen der §§ 38 bis 48. Dabei werden die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstehenden Einzelkosten (d.h. die Kosten, die der Leistung direkt zugeordnet werden können) und die Gemeinkosten (d.h. die Kosten, die der einzelnen Leistung nicht zugeordnet werden können) der Leistung zugeordnet. Die angefallenen Infrastrukturkosten werden durch eine kalkulatorische Rechnung ermittelt.

Feststellung der Infrastrukturkosten

Das Verfahren zur Ermittlung der Infrastrukturkosten verläuft im Einzelnen wie folgt: Die Kosten werden ausgehend von der (bilanzrechtlichen) Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) des EIU ermittelt. Der in der GuV ermittelte Aufwand des Unternehmens wird bezüglich des Zweckaufwands übernommen, d. h. um den neutralen Aufwand (z. B. Spenden, ohne Bezug zur Leistung) korrigiert. Dieser Zweckaufwand wird ergänzt um Positionen aus der Kostenrechnung. Hier relevant sind die im Zweckaufwand nicht erfassten kalkulatorischen Infrastruktur-Kosten, zum Beispiel die Kapitalverzinsung.

Die Infrastrukturkosten werden demnach nach der Gesetzssystematik wie folgt festgestellt: Die aufwandsgleichen Kosten werden aus der GuV übernommen (§ 35). Weiterhin werden die handelsrechtlichen Abschreibungen auf die Infrastruktur addiert (§ 36). Zuletzt wird eine angemessene Kapitalverzinsung hinzugerechnet (§ 37). In der Summe ergeben sich hieraus die gesamten Infrastrukturkosten des EIU für die Leistungserbringung, die beim folgenden Verfahren zu Grunde gelegt werden.

Verteilung der Infrastrukturkosten auf einzelne Leistungen

Die Gruppierung der Leistungen und entsprechend auch die Zuordnung der Infrastrukturkosten erfolgt in sogenannten Körben. Diese werden jeweils gesondert betrachtet. Bei dem Betreiber der Schienenwege kann es mehrere Körbe geben, die nach Markttragfähigkeit gebildet werden. Der Aspekt der Markttragfähigkeit erfasst, dass manche Verkehrsleistungen eine geringere Leistungsfähigkeit haben als andere. Dies soll bei der Verteilung der Gemeinkosten berücksichtigt werden, um möglichst alle Verkehre auf der Schiene zu ermöglichen. Beispielsweise könnten Körbe für Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr gebildet werden.

elektronische Vorab-Fassung

Festlegung des Preispfades

Auf Basis der Infrastrukturkosten ermittelt die Bundesnetzagentur für jeden Korb einen Preispfad mit Preisobergrenzen für die einzelnen Leistungen, insbesondere anhand des Produktivitätsfortschritts unter Berücksichtigung der Inflation. Die Preisobergrenzen sinken dabei von Jahr zu Jahr.

Bei der Bildung des Preispfades für die der Anreizregulierung unterliegenden Kosten ist zu berücksichtigen, dass die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwirtschaftenden Kosteneinsparungen für diese auch tatsächlich erreichbar sind. Die festgelegten Preisobergrenzen sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzuhalten.

Von der Anreizregulierung ausgenommene Kosten

Ausgenommen von der Anreizregulierung sind Kosten, auf die die Unternehmen keinen Einfluss haben, wie insbesondere Kosten, die durch gesetzliche Verpflichtungen oder aufgrund von sicherheitsrelevanten Aufwendungen entstehen (§ 42), siehe im Einzelnen die Begründung dort. Diese Kosten dürfen stets in voller Höhe angesetzt werden.

Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen Materielle Regelungen

Auch sämtliche Kosten aus Investitionen und Instandhaltungen unterliegen der Anreizregulierung, so auch die Eigenmittel aus Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (zum Beispiel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG sowie deren Eisenbahninfrastrukturunternehmen, LuFV). Die öffentlichen Zuschüsse, insbesondere die Baukostenzuschüsse des Bundes, gehen ohnehin von Vorneherein nicht in die Trassen- und Stationsentgelte ein, so dass diese unberührt bleiben.

Der Entwurf enthält folgende konkrete Regelungen:

- Laufzeiten von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sollen nach Möglichkeit an die Regulierungsperioden der Anreizregulierung angeglichen werden (§ 40).
- Die in den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen vereinbarten Qualitätsvorgaben sind für die geregelten Bereiche abschließend (§ 41 Absatz 3).

Festzuhalten ist, dass die Anreizregulierung immer den gesamten Kostenblock betrachtet (Investitionen, Instandhaltungen, operative Kosten). Das bedeutet, dass keine Vorgaben seitens der BNetzA gibt und es daher allein Sache des Unternehmens ist, in welchem Bereich es die Kostenreduzierungen erwirtschaftet, die die genehmigten Trassenpreise ihm abverlangen. Die von der BNetzA ermittelte Effizienzrate bezieht sich unterschiedslos auf den gesamten Kostenblock einschließlich der LuFV-Eigenmittel. Das Unternehmen ist daher bei der Erwirtschaftung der Effizienzrate frei, in welchen Bereichen es Kosten reduziert. Daher entsteht kein Widerspruch, wenn das Unternehmen sich einerseits in der LuFV zur Erbringung gewisser Eigenmittel verpflichtet und andererseits durch die Anreizregulierung nur die vom Preispfad abgedeckten Kosten in die Trassenpreise einrechnen darf. Durch die Anreizregulierung werden die Trassenpreise begrenzt und die EIU zu Kostenreduzierungen veranlasst. Zugleich ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass nur tatsächlich erreichbare Kostenreduzierungen eingefordert werden dürfen, so dass die Kostendeckung und damit die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch mittel- und langfristig gewährleistet sind.

Das System LuFV wird in seinem Bestand bewahrt und nicht durch die Anreizregulierung konterkariert. Die Kostenkontrolle innerhalb der Leistungs- und Finanzierungsverträge unterliegt allein den dort vereinbarten Regelungen. Die Bundesnetzagentur wird über die Höhe der Abschreibungen und Aufwendungen informiert. Diese sind auch nachvollziehbar in der Handelsbilanz und der GuV der Unternehmen. Somit ist die Bundesnetzagentur auch über die Kostenstruktur vollumfänglich informiert. Ein Auskunftsanspruch der Bundesnetzagentur besteht. Beide Systeme haben nebeneinander Bestand. Denn die LuFV wird weiterhin als wichtiges Instrument zur Sicherung der Netzqualität benötigt.

Verfahren

Durch die Angleichung der Laufzeiten ist ein bestmöglicher Gleichlauf gewährleistet.

Hat die Bundesnetzagentur die Effizienzrate für die Anreizregulierung ermittelt, so teilt sie das Ergebnis dem BMVBS und dem BMF mit.

elektronische Vorab-Fassung

Entgeltgenehmigungs-Verfahren

Allgemeines

Auf Grundlage des Preispfades werden in einem zweiten Schritt die konkreten Entgelte für die Pflichtleistungen der Betreiber der Schienenwege sowie die Leistungen der Betreiber von Personenbahnhöfen von der Regulierungsbehörde genehmigt. Das Entgeltgenehmigungsverfahren erfolgt in der Regel jährlich (jedoch sind längere Genehmigungsdauern möglich).

Durch die Einführung der Genehmigung wird die Vorab-Regulierung zum Schutz der Zugangsberechtigten vor wettbewerbsschädigenden Preisen weiter gestärkt und die nachträgliche Regulierung weitgehend ersetzt. Die Bundesnetzagentur genehmigt die Entgelte auf der Grundlage des zuvor für eine Regulierungsperiode festgelegten Preispfades.

§§ 39 bis 42 verankern die Anreizregulierung und das Verfahren dafür bereits im Gesetz. Eine ergänzende Verordnungsermächtigung ermöglicht eine genauere Ausgestaltung des Verfahrens durch den Verordnungsgeber, soweit erforderlich.

Entgeltbildung

§§ 44 f. sehen vor, wie die Entgelte der Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Personenbahnhöfen zu bilden sind. Die Vorschriften sind zu beachten und ihre Einhaltung wird im Rahmen der Entgeltgenehmigung geprüft. Es werden in Fortentwicklung des aktuellen Rechtsrahmens weitgehend einheitliche Entgelte je Verkehrsleistung oder deren Marktsegmenten erhoben. Hierzu können auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, Aufschläge unter Berücksichtigung der Markttragfähigkeit erhoben werden. Die Aufschläge können innerhalb der gebildeten Körbe je nach Verkehrsleistungen oder deren Marktsegmenten differenziert werden. Innerhalb der Verkehrsleistungen können die Entgelte unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeiten der Marktsegmente weiter differenziert werden.

Die übrigen Vorgaben zur Entgeltfestsetzung, wie z. B. die Vorgaben zu Anreizsystemen zur Störungsverminderung, Umweltaufschlägen, Kapazitätsaufschlägen oder zu streckenspezifischen Investitionen werden aus dem aktuellen Recht übernommen.

Neu eingeführt wird die Verpflichtung der Betreiber von Schienenwegen, ihre Trassenentgeltsysteme so zu gestalten, dass eine Differenzierung nach Lärmauswirkungen für die Trassenpreise des Güterverkehrs erfolgt. Die Regelung fordert, dass in diesem Rahmen Anreize für die Umrüstung von Güterwagen auf leisere Bremstechnik geschaffen werden sollen.

Verfahren

Die Mitteilungspflichten der Betreiber der Schienenwege und Betreibern von Serviceeinrichtungen im Entgeltgenehmigungsverfahren werden im Verhältnis zum aktuellen Regulierungsrahmen präziser gefasst. Die standardisierten Informationspflichten führen bei den Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu Rechtssicherheit und aufgrund der Kontinuität zu einem geringeren Verwaltungsaufwand. Der Regulierungsbehörde ermöglichen sie die Durchführung effizienter und zielgerichteter Verfahren.

Für die übrigen Serviceeinrichtungen (nicht Personenbahnhöfe) wird der bisherige Rechtsrahmen fortgeschrieben.

Bewertung

Die Anreizregulierung in der beschriebenen Ausgestaltung kann unmittelbar, d. h. ohne nennenswerten zeitlichen Vorlauf, umgesetzt werden, da sie auf den tatsächlich angefallenen Infrastrukturkosten aufsetzt. Sie ist mit geringem Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Verwaltung verbunden. Die

Unternehmen haben für den Zeitraum der Regulierungsperiode durch den Preispfad Planungssicherheit.

Ziel ist eine Kostenreduzierung der EIU durch die schrittweise Herbeiführung eines effizienteren Betriebs. Eine Disziplinierung der Unternehmen wird mit einem einfachen Regelwerk erzielt. Der Preispfad übt Druck zum Kostenabbau auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus. Zugleich ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass nur tatsächlich erreichbare Kostenreduzierungen eingefordert werden dürfen, so dass die Kostendeckung und damit die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen auch mittel- und langfristig gewährleistet sind.

Zu § 33

Das Verfahren der Entgeltregulierung für Betreiber von Schienenwegen für Pflichtleistungen und für Betreiber von Personenbahnhöfen wird zusammenfassend im Überblick beschrieben.

elektronische Vorab-Fassung

Absatz 1

Hier erfolgt die Klarstellung, dass aufsetzend auf die Anreizregulierung und die festgesetzten Preisobergrenzen gleichwohl noch eine Genehmigung der Entgelte erfolgt, um Rechtssicherheit zu erzielen. Es handelt sich um eine gebundene Entscheidung der Regulierungsbehörde.

Absatz 1 legt fest, dass eine Entgeltgenehmigung der Bundesnetzagentur für die Betreiber der Schienenwege für die Erbringung der Pflichtleistungen sowie für die Betreiber von Personenbahnhöfen für den Zugang einschließlich der damit verbundenen Leistungen erforderlich ist.

Die Entgelte für die Zusatz- und Nebenleistungen gemäß § 4 Absatz 3 und 4 unterliegen keiner Genehmigungspflicht. Dies gilt unbeschadet der Regelungen in §§ 51, 59, 60.

Absatz 2

Zu Beginn der Entgeltermittlung steht die Ermittlung der angefallenen Infrastrukturkosten für die Leistungserbringung. Die regulierten, d. h. entgeltgenehmigungspflichtigen Leistungen werden in Körbe eingeteilt, für die jeweils Preispfade gebildet werden und deren Entgelte gemeinsam genehmigt werden. Zu beachten ist, dass einige Kosten gemäß § 42 von der Anreizregulierung ausgenommen sind. Für diese Kostenanteile wird kein Anreizpfad erstellt, sie werden vielmehr wie angefallen zugrunde gelegt. Für die der Anreizregulierung unterliegenden Kosten wird nach Maßgabe der §§ 39 bis 41 ein Anreizpfad erstellt, der die Preisobergrenzen innerhalb der Regulierungsperiode vorgibt.

Ein wesentlicher Punkt bei der Gestaltung des Anreiz- bzw. Preisentwicklungspfades ist, dass stets im Auge zu behalten ist, dass die geforderte Effizienz bzw. Kosteneinsparungen auch stets tatsächlich für das Unternehmen erreichbar sein müssen. Dies fordert auch europäisches Recht (vergleiche Recast, Artikel 30 Absatz 4).

Das Ausgangsentgeltniveau für jede Regulierungsperiode muss im Übrigen jeweils den dann aktuellen angefallenen Infrastrukturkosten entsprechen.

Absatz 3

Die Vorschrift beschreibt die Grundlagen der Entgeltgenehmigung. Für die Entgeltgenehmigung sind sowohl die Höhe der berücksichtigungsfähigen Kosten als auch deren Verteilung auf die Zugangsberechtigten relevant. Das Gesetz vollzieht diese zweigliedrige Prüfung nach. Die Höhe der anzusetzenden Kosten (Entgeltmaßstab) ergibt sich aus den §§ 34 bis 36. Die Entgeltbemessung ergibt sich aus den §§ 44 bis 47.

Zu § 34

Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG. Nachdem nur solche Zugangsleistungen der Genehmigungspflicht unterliegen, die durch natürliche Monopolisten erbracht werden, es also faktisch keine relevante Marktalternative gibt, muss das Hauptaugenmerk der Entgeltregulierung auf der Durchsetzung angemessener Preise liegen.

Absatz 1

Dieser Zielsetzung wird in Absatz 1 durch die Definition der anzusetzenden Kosten Rechnung getragen.

Die Entgeltregulierung dient dem Zweck, die der Preisfestsetzung zugrundeliegenden, angemessenen Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festzulegen und damit den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Marktteilnehmer zu verbessern.

Die Regelung gilt für sämtliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es wird auf die Anreizregulierung nach §§ 39 bis 41 hingewiesen. Die ermittelten Infrastrukturkosten sind, soweit sie der Anreizregulierung unterliegen, Grundlage für den zu bildenden Anreizpfad. Ausgenommen von der Regulierung sind die Kosten nach § 42.

Absatz 2

Absatz 2 legt den Ablauf der Infrastrukturkostenermittlung dar. Die Entgelte werden ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung des regulierten Unternehmens kalkuliert (Istwerte). Eine sachgerechte Fortschreibung der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Ansätze ist vorzunehmen (Planwerte).

Die für die Infrastrukturkostenermittlung bedeutsame Problematik der Zurechnung von Gemeinkosten wird geregelt. Die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugrunde gelegten Schlüssel müssen sachgerecht sein und den Grundsatz der Stetigkeit beachten. Sie sind für sachkundige Dritte nachvollziehbar und vollständig zu dokumentieren. Änderungen eines Schlüssels sind nur zulässig, sofern diese sachlich geboten sind. Die Schlüssel müssen - neben der obligatorischen Geeignetheit zur Abgrenzung der Pflichtleistungskosten – insbesondere geeignet sein, die Anforderungen der Preisbildung gemäß §§ 44 bis 47 zu erfüllen. Hierzu zählt z. B. die Abgrenzung der Kosten der Pflichtleistung, Zusatz- und Nebenleistungen bzw. der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten von den jeweils übrigen Kostenbestandteilen.

Die Regulierungsbehörde kann, sofern und soweit dies zur Verwirklichung eines effizienten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist, Festlegungen zur Schlüsselung der Gemeinkosten und von nicht direkt zurechenbaren Vermögensgegenständen treffen.

Zu § 35

Über § 35 wird sichergestellt, dass die dem Unternehmen entstandenen Kosten (z. B. für Personal und Material) in angemessener Höhe zur Kalkulation der Nutzungsentgelte herangezogen werden.

Der Begriff der „Kosten“ entstammt dem internen Rechnungswesen, also der Kosten- und Leistungsrechnung, und beschreibt den bewerteten Güterverzehr, welcher zur Erstellung der betrieblichen Leistung in einer Abrechnungsperiode notwendig ist. § 35 Absatz 1 betrachtet die Kosten, die unmittelbar aufwandswirksam sind, die also nicht aktiviert und abgeschrieben werden müssen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um allgemeine Betriebskosten, wie z. B. Personal- oder Materialkosten. Abschreibungen werden hingegen kalkulatorisch betrachtet und fließen gemäß § 36 in die Entgeltbemessung ein.

Wegen der terminologisch unterschiedlichen Begriffe Aufwand (externes Rechnungswesen, also Gewinn- und Verlustrechnung) und Kosten (internes Rechnungswesen, also Kosten- und Leistungsrechnung) muss eine Überleitung von Aufwand in Kosten erfolgen, da nicht jeder Aufwand Kosten und nicht alle Kosten Aufwand sind. Sinn von § 35 Absatz 1 ist es demnach, die Überleitung von Gewinn- und Verlustrechnung in die Kalkulationsrechnung darzustellen und den Zusammenhang zwischen Aufwand und Kosten zu beschreiben. Aufwandsgleiche Kosten, wie sie § 35 Absatz 1 beschreibt, fallen dem Grunde und der Höhe nach in der Finanzbuchhaltung wie in der Kosten- und Leistungsrechnung gleichermaßen an. Sie sind entsprechend Absatz 1 grundsätzlich als zulässige Kostenposition aus der Gewinn- und Verlustrechnung in die kalkulatorische Berechnung der Entgelte einzubeziehen. Absatz 2 legt Parameter für die Berechnungen und Berücksichtigung der Kosten fest. Satz 3 dient der Verstetigung der Entgelte und damit der Kalkulationssicherheit. Außerordentliche Kosten und Erträge sind grundsätzlich nicht für die Entgeltkalkulation heranzuziehen, weil sie außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und nicht selten in ungewöhnlicher Höhe anfallen. Dennoch kann die Regulierungsbehörde, sofern dies zur Verwirklichung eines effizienten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist, Maßnahmen zur Berücksichtigung außergewöhnlicher Aufwendungen und Erträge treffen. Es ist möglich, die Aufwendungen und Erträge über mehrere Jahre zu verstetigen, um starke Schwankungen der Entgelte auszuschließen. Ein Beispiel für periodenfremde Aufwendungen sind Steuernachzahlungen.

Zu § 36

Absatz 1 regelt einen Gleichlauf der zur Entgeltkalkulation verwendeten Werte mit den handelsrechtlichen Abschreibungen, die sich in der Bilanz des Unternehmens wiederfinden. Die Wertminderung bestimmt sich demnach nach handelsrechtlichen Vorschriften.

Die Abschreibungen dienen dem Ausgleich des Werteverzehrs der betriebsnotwendigen Anlagegüter. Dem Investor wird erlaubt, genau eingesetztes Kapital durch die Überwälzung von Abschreibungen zurückzuerzielen und eine Verzinsung auf das im Unternehmen gebundene Kapital zu erwirtschaften. Hintergrund ist, dass keine parallele Buchführung bzw. Rechnungswesen aufgebaut werden soll, vielmehr die handelsrechtlichen Zahlen zu Grunde gelegt werden sollen.

Absatz 2

Es erfolgt eine Klarstellung, dass Baukostenzuschüsse, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Grund von Vereinbarungen für Investitionen erhalten, nicht bei der Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen berücksichtigt werden und somit nicht in die Trassenpreise Eingang finden.

Zu § 37

Absatz 1

Durch die Bezugnahme auf eine kapitalmarktübliche Verzinsung soll sichergestellt werden, dass die Unternehmen ihre Refinanzierungskosten für Investitionen erstattet bekommen, wie dies auch in einem wettbewerblichen Kontext der Fall wäre.

Absatz 2

Die Höhe der Zinssätze wird von der Regulierungsbehörde festgelegt. Um die in § 37 Absatz 1 genannte **kapitalmarktübliche Verzinsung** zu berücksichtigen, ist eine Betrachtung der Kapitalmärkte erforderlich. Zur Bestimmung des risikolosen Zinssatzes wird daher in der Regel auf die durch die Bundesbank veröffentlichte Umlaufrendite von Bundesanleihen zurückgegriffen.

Für das Eigenkapital soll es nur je einen einheitlichen Zinssatz für Betreiber von Personenbahnhöfen und einen einheitlichen Zinssatz für Betreiber von Schienenwegengeben. Eine Differenzierung des Zinssatzes, insbesondere nach dem Kriterium bundeseigene und nicht bundeseigene Unternehmen soll nicht erfolgen.

Der **Fremdkapitalzinssatz** richtet sich nach den kalkulatorischen Kapitalkosten. Dabei kann die Bundesnetzagentur die risikolose Verzinsung, die Marktrisikoprämie und einen angemessenen Risikozuschlag zu Grunde zu legen. Der Fremdkapitalzinssatz wird je Unternehmen ermittelt.

Der Fremdkapitalzinssatz setzt sich aus einem sogenannten risikolosen Zinssatz und einem Risikoaufschlag für Fremdkapital zusammen. Der risikolose Zinssatz ist ein Zinssatz, der auf einem Markt für eine Geldanlage bei einem Schuldner gezahlt wird, bei dem nach allgemeiner Ansicht kein Risiko besteht, dass Zinsen und Rückzahlung nicht pünktlich geleistet werden können. Damit besteht kein Ausfallrisiko. Der Risikoaufschlag für Fremdkapital bewertet insofern das Ausfallrisiko im Vergleich zu einer risikolosen Anlage.

Würde statt des kalkulatorischen ein tatsächlicher Fremdkapitalzinssatz einbezogen, bestünde die Gefahr, dass dieser in Bezug auf die Pflichtleistungen als zu hoch angesetzt wird. Dies kann bspw. auftreten, wenn das EIU Teil eines Unternehmens oder Konzernverbundes ist und der tatsächliche Fremdkapitalzins nicht das relativ niedrige Risiko des EIU, sondern das relativ höhere Risiko des Gesamtunternehmens widerspiegelt.

Zu § 38

§ 38 gewährleistet, dass die über die Entgelte zu deckenden Kosten (Infrastrukturkosten) um kostenmindernde Erlöse und Erträge, die der Infrastruktur zuzurechnen sind, bereinigt sind. Diese Regelung stellt klar, welche Positionen von den Kosten insbesondere in Abzug zu bringen sind.

So ist etwa in der GuV ein Abgrenzungsposten in Höhe der bilanziell „aktivierten Eigenleistungen“ von den aufgewendeten Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in Abzug zu bringen, um eine Periodisierung der Investitionskosten über Abschreibungen zu erreichen, ohne den Herstellungsaufwand zusätzlich zu berücksichtigen. Selbst erstellte Anlagen (durch eigenes Material und/oder eigenes Personal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens) erhöhen das Anlagevermögen eines Unternehmens, da sie in Höhe der Herstellungskosten dem Anlagevermögen bilanziell zugeschrieben (Aktivierung) und in der Folge über den Zeitraum ihrer Nutzung abgeschrieben werden.

Um nun eine „doppelte“ Berücksichtigung der Kosten (durch die entstandenen Personal- bzw. Materialkosten bei Erstellung des Vermögensgegenstandes und durch die folgenden Abschreibungen) in der GuV zu vermeiden, werden dort Abgrenzungsposten in Höhe der zuvor „aktivierte Eigenleistungen“ den bei Erstellung des Vermögensgegenstandes entstandenen Kosten gegenübergestellt, so dass die Herstellungskosten „neutralisiert“ werden.

Die Berücksichtigung des Werteverzehrs durch die Nutzung des Vermögensgegenstandes im Unternehmen über die Nutzungsdauer erfolgt in voller Höhe der Herstellungskosten im Rahmen der Abschreibung. Damit werden aktivierte Eigenleistungen anderen Investitionen gleichgestellt und die Kosten über die Nutzungsdauer periodisiert. Kern der Regelung ist somit die korrespondierende Berücksichtigung von Werteverzehr und Wertentstehung im Wege der Erstellung von Vermögensgegenständen zum Zweck der Nutzung im eigenen Unternehmen. Hierdurch wird über die Entgelte ein gleichbleibender Mittelrückfluss in das Unternehmen gewährleistet.

Die Positionen Zins- und Beteiligungserträge sowie sonstige Erträge und Erlöse dienen ebenfalls der korrespondierenden Betrachtung von Kosten im Sinne von § 34 Absatz 1 und Erträgen bzw. Erlösen im Sinne von § 38 Auch bei diesen Positionen erfolgt eine Gegenüberstellung von Werteverzehr und Wertegenerierung, insofern sie einerseits als Kosten jeweils für die Leistungsbereitstellung notwendig sind (§ 34 Absatz 1) und andererseits als Erträge sachlich dem Infrastrukturbetrieb zuzurechnen sind (§ 38).

Zu § 39

§§ 39 bis 42 führen eine Anreizregulierung ein. Eine Erläuterung im Zusammenhang findet sich zu Beginn des Unterabschnitts. Ziel ist, dass der Produktivitätsfortschritt Eingang in die zu genehmigenden Preise findet.

Für die nähere Ausgestaltung der einzelnen Punkte Anreizregulierung enthält § 70 Absatz 1 eine umfassende Verordnungsermächtigung.

Absatz 1

Die Bundesnetzagentur bildet im Beschlusskammerverfahren, ausgehend von den festgestellten, geprüften Infrastrukturosten, einen Preispfad. Zur Bildung des Preispfades sind die in Absatz 1 genannten Kriterien zugrunde zu legen.

Absatz 2

Die Regulierungsperiode wird definiert. In der Regel soll diese fünf Jahre betragen. Doch kann, zum Beispiel zum Abgleich mit den Perioden der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG (LuFV) zunächst auch eine kürzere Periode erfolgen. Auch längere Perioden sind denkbar, wenn dies sachgerecht erscheint.

Zu § 40

Zur Ausgestaltung der Anreizregulierung siehe die einleitenden Erläuterungen zu Unterabschnitt 2. Auch sämtliche Kosten aus Investitionen und Instandhaltungen unterliegen der Anreizregulierung, so auch die durch Eigenmittel gedeckten Kosten nach Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (z. B. der LuFV). Die öffentlichen Zuschüsse, insbesondere die Baukostenzuschüsse des Bundes, gehen

ohnehin von Vorneherein nicht in die Trassen- und Stationsentgelte ein, so dass diese in ihrer Höhe unberührt bleiben.

Der Entwurf enthält folgende konkrete Regelungen:

- Laufzeiten von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sollen nach Möglichkeit an die Regulierungsperioden der Anreizregulierung angeglichen werden (§ 40).
- Die in den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen vereinbarten Qualitätsvorgaben sind für die geregelten Bereiche abschließend.

Festzuhalten ist, dass die Anreizregulierung zur Ermittlung der Effizienzrate immer den gesamten Kostenblock betrachtet (Investitionen, Instandhaltungen, operative Kosten). Die von der BNetzA ermittelte Effizienzrate bezieht sich in ihrer Wirkung (d. h. wird angewendet) unterschiedslos auf den gesamten Kostenblock einschließlich der LuFV-Eigenmittel. Das bedeutet zugleich, dass es keine Vorgaben seitens der BNetzA gibt und es daher allein Sache des Unternehmens ist, in welchem Bereich es die Kostenreduzierungen erwirtschaftet, die die genehmigten Trassenpreise ihm abverlangen. Das Unternehmen ist daher bei der Erwirtschaftung der Effizienzrate frei, in welchen Bereichen es Kosten reduziert. Daher entsteht kein Widerspruch, wenn das Unternehmen sich einerseits in der LuFV zur Erbringung gewisser Eigenmittel verpflichtet und andererseits durch die Anreizregulierung nur die vom Preispfad abgedeckten Kosten in die Trassenpreise einrechnen darf. Durch die Anreizregulierung werden die Trassenpreise begrenzt und die EIU zu Kostenreduzierungen veranlasst. Zugleich ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass nur tatsächlich erreichbare Kostenreduzierungen eingefordert werden dürfen, so dass die Kostendeckung und damit die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch mittel- und langfristig gewährleistet sind.

Das System LuFV wird in seinem Bestand bewahrt und nicht durch die Anreizregulierung konterkariert. Die Kostenkontrolle innerhalb der Leistungs- und Finanzierungsverträge unterliegt allein den dort vereinbarten Regelungen. Die Bundesnetzagentur wird über die Höhe der Abschreibungen und Aufwendungen informiert. Diese sind auch nachvollziehbar in der Handelsbilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung der Unternehmen. Somit ist die Bundesnetzagentur auch über die Kostenstruktur vollumfänglich informiert. Ein Auskunftsanspruch der Bundesnetzagentur besteht. Beide Systeme haben nebeneinander Bestand. Denn die LuFV wird weiterhin als wichtiges Instrument zur Sicherung der Netzqualität benötigt.

Durch die Angleichung der Laufzeiten ist ein bestmöglicher Gleichlauf gewährleistet.

Zu § 41

Absatz 1

Das Verfahren besteht zunächst in der Ermittlung der Infrastrukturkosten zu Beginn jeder Regulierungsperiode. Die angemessene Kapitalverzinsung nach § 37 ist hierbei für das Ausgangsentgeltniveau zu berücksichtigen. Aufsetzend auf dem Ausgangsentgeltniveau bestimmt die Bundesnetzagentur einen Entwicklungspfad für die Nutzungsentgelte.

Absatz 2

Die regulierten Leistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden verschiedenen Körben zugeordnet. Die Korbbildung bei den Betreibern der Schienenwege richtet sich im Wesentlichen nach der Markttragfähigkeit.

Absatz 3

Die in den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen vereinbarten Qualitätsvorgaben sind für die geregelten Bereiche abschließend. Weitere oder andere Qualitätsvorgaben für die Geltungsbereiche der Vereinbarungen werden von den Unternehmen nicht verlangt. Zu dem Verhältnis von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen und der Anreizregulierung im Zusammenhang siehe oben bei der Einleitung zu Unterabschnitt 2.

Absatz 4 und Absatz 5

Hier wird eine Vereinfachungsmöglichkeit für das Verfahren durch Zusammenfassung mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder aber die Befreiung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Anreizregulierung vorgesehen. Dies setzt voraus, dass der Wettbewerb dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Zu § 42

Kosten können nur angesetzt werden, wenn eigene Mittel eingesetzt werden. Sind die Kosten nicht beeinflussbar, sollen sie für die Preiskalkulation angesetzt werden können, ohne dass sie der Anreizregulierung unterliegen.

Daher werden einige Arten von Kosten von der Bildung des Preispfades im Rahmen der Anreizregulierung ausgenommen. Die genannten Kosten fließen in die für die Entgeltbildung relevanten Infrastrukturkosten ein. Die in der Vorschrift genannten Kosten sollen nicht dem im Rahmen der Anreizregulierung nach §§ 39 bis 41 gebildeten Preispfad unterliegen. Grund hierfür ist, dass die Unternehmen auf diese Kosten keinen Einfluss haben, sondern durch äußere Zwänge zur Generierung der Kosten veranlasst werden. Der Preispfad bezieht sich folglich nur auf die Infrastrukturkosten ohne diesen Kostenblock. Effizianzanreize in diesem Bereich sind weder sinnvoll noch angemessen, da hier vorrangige Gesichtspunkte entscheidend sind wie die Erhöhung der Sicherheit.

Bei Nummer 1 greift der Gedanke, dass das EIU seinen gesetzlichen Verpflichtungen vollumfänglich nachzukommen hat. Dass hier von den notwendigen (Ist-)Kosten Kürzungen vorgenommen werden, ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Auch bei den Fällen der Nummer 2 besteht für die Dauer der Vertragsbindung kein Spielraum für Einsparungen. Ziel ist, jedenfalls die bestehenden Verträge von der Anreizregulierung auszunehmen.

Bei den die Sicherheit erhöhenden Kosten (Nummer 3) ist entscheidend, dass Maßnahmen, die der Sicherheit der Infrastruktur dienen, nicht Effizienzgesichtspunkten untergeordnet werden sollen. Dass der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit auch hier beachtet wird, wird durch das EBA sichergestellt.

Bei Nummer 4 ist vor allem an Fälle zu denken, in denen unvorhergesehene erhebliche Zusatzkosten für das EIU anfallen, zum Beispiel indem Infrastruktur durch Straftaten oder aber durch ein Unwetter zerstört wird. Auch hier erscheint es nicht angemessen, die Kosten der Anreizregulierung zu unterwerfen, da eine Steuerungswirkung nicht erreicht werden kann.

Zu § 43

Dass die Entgelte der Betreiber der Schienenwege für die Erbringung der Pflichtleistungen sowie der Betreiber von Personenbahnhöfen für den Zugang einschließlich der damit verbundenen Leistungen der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur bedürfen, ergibt sich aus § 33 Absatz 1.

Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für den gesamten Genehmigungszeitraum keine anderen als die genehmigten Entgelte zu erheben. Auch ein geringerer als der genehmigte Preis ist aufgrund der sehr heterogenen Nachfragestruktur nach Trassen und Stationhalten im Eisenbahnsektor geeignet, den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Durch die Genehmigung eines genau festgelegten Entgelts sollen solche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Durch die Bezugnahme auf § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird klargestellt, dass die genehmigten Entgelte keiner zusätzlichen Billigkeitskontrolle durch die Zivilgerichte unterliegen.

Absatz 2

Die Vorschrift regelt das Genehmigungsverfahren, unter anderem die Fristen und die Nachforderung von Unterlagen.

Absatz 3

Absatz 3 regelt die Beteiligung der Zugangsberechtigten. Durch eine möglichst frühe und auf Antrag umfassende Verfahrensbeteiligung wird sichergestellt, dass die Zugangsberechtigten mit ihren Anliegen vor einer Entgeltgenehmigung rechtliches Gehör erhalten. Da die Entgelte gemäß Absatz 4 für die gesamte Genehmigungsperiode gelten und Änderungen der Entgelte regelmäßig erst zur nächsten Genehmigungsperiode möglich sind, ist diese Beteiligung wichtig. Auf Antrag können die Zugangsberechtigten zum Verfahren hinzugezogen werden. § 54 Absatz 6 schützt – auch im Hinblick auf die hinzugezogenen Zugangsberechtigten – Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es ist sicherzustellen, dass die Zugangsberechtigten alle Informationen erhalten können, die zur sachgerechten Partizipation am Verfahren erforderlich sind. Die jeweiligen Interessen sind dabei im Verfahren anhand des Einzelfalls abzuwägen. Möglich sind z. B. strafbewehrte Geheimhaltungserklärungen der Hinzugezogenen.

Absatz 4 und Absatz 5

Absatz 4 und 5 regeln das weitere Genehmigungsverfahren, insbesondere die Gültigkeit der Genehmigung. Die Entgelte dürfen innerhalb einer Netzfahrplanperiode nicht verändert werden.

Das Entgelt ist mindestens für einen Zeitraum von einer Netzfahrplanperiode zu genehmigen. Daher hat das Ende der Genehmigungsdauer in aller Regel mit dem Ende der Netzfahrplanperiode zusammen zu fallen. Ob eine Genehmigung auf Antrag für einen längeren Zeitraum erteilt wird, entscheidet die Regulierungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Dabei spielt insbesondere die Qualität der vorgelegten Prognosen der Mengen- und Kostenentwicklung eine Rolle, aber auch die Wettbewerbsrelevanz eines Unternehmens. Bei kleineren Unternehmen kann es sinnvoll sein, die Genehmigungsperiode zu verlängern, weil keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Daher sind bei solchen Unternehmen in gewissem Umfang größere Ungenauigkeiten bei der Mengen- und Kostenprognose zu akzeptieren. Diese Regelung entspricht insoweit dem Rechtsgedanken von § 14e Absatz 4 Satz 3 AEG.

Im Rahmen einer Genehmigung können dieser – zur Sicherstellung der Regulierungsziele nach § 1 – auch Nebenbestimmungen im Rahmen der allgemeinen Gesetze, insbesondere des Verwaltungsverfahrensgesetzes, beigelegt werden.

Absatz 5 Satz 2 und 3 entsprechen dem Gedanken des bisherigen § 14e Absatz 2 AEG und enthalten für den Fall, dass die Regulierungsbehörde keine Entscheidung trifft und die Antragsunterlagen vollständig waren, eine Genehmigungsfiktion für die gesamte beantragte Dauer, längstens aber bis zu drei Jahren. Die Frist von zwei Monaten, binnen derer die Regulierungsbehörde entscheiden kann, entspricht der in § 59 Absatz 1 Nummer 5 genannten Frist. Sie ist nicht verlängerbar. Die Regelung dient der Rechtssicherheit.

Stellt die Regulierungsbehörde fest, dass innerhalb der Frist nach Absatz 2 Satz 1 kein Antrag auf Entgeltgenehmigung vorliegt oder ein vorliegender Antrag unvollständig ist, kann sie ein Entgelt im Wege der Schätzung ermitteln und festsetzen. Dazu leitet die Regulierungsbehörde von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren ein. Dies dient insbesondere der Rechtssicherheit für die Zugangsberechtigten. Bei der Entgeltschätzung gehen Unwägbarkeiten zu Lasten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Absatz 6

Absatz 6 entspricht § 14e Absatz 4 AEG und dient dem Bürokratieabbau.

Absatz 7

Absatz 7 dient der Rechtssicherheit. Es wird sichergestellt, dass das in der Genehmigung festgesetzte Entgelt ggf. auch schon vorher zugrunde gelegt werden muss. Diese Rückwirkung ist jedoch, auch aus Gründen der Rechtssicherheit und Überschaubarkeit für die Betroffenen auf ein halbes Jahr begrenzt.

Zu § 44

Die Vorschrift beschreibt die Entgeltbildung und ersetzt und präzisiert die Regelungen der geltenden § 14 Absatz 4 AEG und § 21 EIBV.

Absatz 1

Absatz 1 stellt durch eine identische Bezugsgröße (Euro pro Trassenkilometer) eine möglichst einheitliche Entgeltstruktur sicher. Hierdurch wird vermieden, dass einzelne Bestandteile der Pflichtleistungen, zum Beispiel die Bearbeitung von Trassenangeboten oder die Bedienung der Leit- und Sicherungstechnik, separat bepreist werden und sich dadurch ein intransparentes Preissystem ergibt.

Absatz 2

Die Regelung in Absatz 2 entspricht dem geltenden § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG. Um dauerhaft einen sicheren Eisenbahnverkehr gewährleisten zu können, ist es wichtig, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen insgesamt auskömmliche Mittelzuflüsse zu gewährleisten. Dies wird dadurch erreicht, dass die nach den §§ 34 bis 38 festgestellten Kosten zwingend über Entgelte generiert werden müssen. Die in § 14 Absatz 4 AEG normierte ex ante-Vollkostenkontrolle, die zur Korrektur der vorgelegten Entgelte berechtigt, wird nach diesem Gesetz durch Entgeltgenehmigung nachgezeichnet, die eine Pflicht zur Deckung der erforderlichen Kosten vorsieht.

Von der Deckungspflicht nach Satz 1 können auf Antrag Ausnahmen vorgesehen werden, wenn die Kostenunterdeckung kurzfristig ist oder Kosten anderweitig gedeckt werden.

Absätze 3 bis 5

Allgemeines

Die Absätze 3 bis 5 enthalten zwingende Preisbildungsvorgaben. Hierzu wurden die Regelungen in § 14 Absatz 4 AEG und § 21 Absatz 4 EIBV fortentwickelt.

Es ist nicht sinnvoll, die spezifischen Kosten einer Strecke dem Benutzungsentgelt für diese Strecke zu Grunde zu legen, da sonst technisch anspruchsvolle Strecken (Brücken, Tunnel) mit deutlich höheren Benutzungsentgelten belastet würden, die eine Benutzung insgesamt in Frage stellen. Eine streng streckenkostenorientierte Preissetzung (etwa für den Grundpreis einer Strecke) kann auch bewirken, dass Verkehrsleistungen mit unterschiedlichen Anforderungen für die Nutzung der gleichen Streckenausstattung in unangemessener Weise ähnlich hohe Nutzungsentgelte zahlen müssen. Hinzu kommt ein sehr hoher Fixkostenanteil, der nur eine sehr grobe kostenorientierte Preisbildung erlauben würde. Eine streng kostenorientierte Bildung der Aufschläge auf die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs birgt daher die Gefahr, dass durch die gleichmäßige Zuordnung der Fixkosten die Marktsegmente der Verkehrsleistungen, die den so ermittelten Durchschnittspreis nicht zahlen können, vom Verkehr ausgeschlossen würden.

Gleichzeitig ist es – zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen – wichtig, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in einem Konkurrenzverhältnis stehen, die also ihre Leistungen in einem Markt erbringen, gleiche Zugangsbedingungen zum Vorleistungsmarkt vorfinden. Gegenüber zwei Unternehmen, die die gleiche Ausrüstung verwenden und die gleichen Leistungen in einem vergleichbaren Markt erbringen, dürfen daher grundsätzlich nicht unterschiedliche Entgelte erhoben werden.

Das regulierte Entgelt sollte demnach nicht an die Streckenausstattung oder an die Kosten der Strecken geknüpft werden, sondern vielmehr sollte jeder Verkehrsleistung oder deren Marktsegmenten möglichst je ein einheitliches Entgelt vorgegeben werden. So sollte z. B. der kombinierte Verkehr unabhängig von der jeweiligen geografischen Lage der genutzten Strecke stets ein einheitliches Entgelt vorfinden. Es ist zudem vorteilhaft, die Nachfrage aller jener Marktsegmente der Verkehrsleistungen zu befriedigen, die zumindest die Kosten tragen können, die sie durch den unmittelbaren Zugbetrieb verursachen (zuzüglich einer Rendite).

Absatz 3

In Absatz 3 ist daher geregelt, dass das Entgelt so zu bilden ist, dass auf die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs ein Aufschlag zur Deckung der Gemeinkosten erhoben wird, der nach Verkehrsleistungen bzw. deren Marktsegmenten differieren kann. Die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, bezeichnen die kurzfristigen variablen Kosten des Zugbetriebs. Sie dienen dazu, die durchschnittlichen Kosten zu schätzen, die durch eine konkrete Zugfahrt entstehen und die wegfielen, würde die Zugfahrt nicht erfolgen. Da innerhalb der durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gebildeten

Marktsegmente gleiche Aufschläge zu erheben sind, werden unterschiedliche Entgelte innerhalb der Marktsegmente ausgeschlossen.

Unabhängig davon kann die Regulierungsbehörde nach Satz 4 zum Zwecke der Entgeltbildung die Zuständigkeitsbereiche der Aufgabenträger als Marktsegmente des Schienenpersonennahverkehrs festlegen, wenn dies zur Verwirklichung eines effizienten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist.

Absatz 4

Absatz 4 befasst sich mit den Aufschlägen, die Anteile an den Gemeinkosten darstellen. Sowohl zwischen den Verkehrsleistungen als auch innerhalb der Verkehrsleistungen sind die Gemeinkosten unter Berücksichtigung der Tragfähigkeiten auf die Marktsegmente zu verteilen. Ziel dieser Preisgestaltung ist es, bei einem gegebenen Entgeltmaßstab (Summe aller Entgelte) eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors zu erreichen.

Absatz 5

Nach Absatz 5 ist die Nachfrage aller Marktsegmente zu befriedigen, die (mindestens) die unmittelbaren aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten zuzüglich einer Rendite tragen können. Hierdurch wird sichergestellt, dass – wie auch in einem vergleichbaren Wettbewerbsmarkt – jede Nachfrage bedient wird, die zur Fixkostendegression beitragen kann.

Zu § 45

Absatz 1 und Absatz 2

Absatz entspricht der Regelung in § 21 Absatz 1 EIBV. Die Vorschrift regelt, dass die effiziente Nutzung der Schieneninfrastruktur durch finanzielle Anreize sichergestellt werden soll. Der Betreiber der Schienenwege hat hierzu seine Entgelte so zu gestalten, dass neben fixen Bestandteilen ein ausreichender Anteil der Einnahmen durch variable, leistungsabhängige Bestandteile erwirtschaftet wird. Um durch die Verringerung von Störungen mehr Kapazität anbieten zu können, hat der Betreiber der Schienenwege die betrieblich relevanten Störungen auf seinem Netz nachprüfbar zu identifizieren, anhand ihrer Auswirkungen zu bewerten und entsprechend in seinem Anreizsystem zu berücksichtigen. Die Berechnung der Bonus- bzw. Malus-Zahlungen ist an transparent messbare Größen zu koppeln. Die prognostizierte Optimierung des Schienennetzes muss – ggf. unter Bezeichnung von Indikatoren – darstellbar und im Nachhinein überprüfbar sein. Als Indikatoren könnten z. B. Anzahl und Dauer der Weichen-, Oberleitungs- oder Signalstörungen herangezogen werden. Infrastrukturen, bei denen sich aufgrund der betrieblichen Gegebenheiten keine relevanten Störungen identifizieren lassen und deren Leistungsfähigkeit der Nachfrage nach Schienenwegkapazität genügt, können von der Pflicht zur Einführung eines Anreizsystems befreit werden.

Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 entspricht im Wesentlichen der Regelung in § 21 Absatz 2 EIBV. Neu aufgenommen worden ist in Absatz 8 Satz 2 die Verpflichtung des Infrastrukturunternehmens, die Entgelte für Pflichtleistungen des Schienengüterverkehrs nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren. Satz 3 formuliert als Ziel der Entgeltdifferenzierung, dass diese einen Anreiz zur Umrüstung vorhandenen Güterwagen auf leise Bremstechnik setzen soll. Damit wird für die bedeutende Umweltauswirkung Schienengüterverkehrslärm zwingend eine Differenzierung der Wegeentgelte in Abhängigkeit von den Lärmauswirkungen vorgeschrieben. Weitere Umweltauswirkungen können, müssen aber nicht in den Entgelten der Betreiber der Schienenwege preislich berücksichtigt werden. Auch andere Verkehre als der Schienengüterverkehr können unter Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen bepreist werden.

Nach Satz 4 darf sich durch die Erhebung umweltbezogener Entgeltbestandteile die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege grundsätzlich nicht verändern. Nach Absatz 11 ist eine Mitteilung über angemessene Zeiträume, also eine Betrachtung auch über mehrere Rechnungsperioden hinweg, zulässig. Weitergehende Abweichungen von dem Grundsatz können durch Rechtsverordnung nach § 70 Absatz 2 zugelassen werden.

Den Betreibern der Schienenwege werden zur umweltbezogenen Differenzierung der Trassenpreise keine spezifischen Vorgaben gemacht. Damit liegt es im Gestaltungsermessen der Infrastrukturbetreiber, geeignete Differenzierungen nach Art, Höhe und Abwicklung zu entwickeln und festzulegen. Der Eisenbahnsektor hat somit die Möglichkeit, die gesetzlich vorgeschriebene Preisdifferenzierung unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Möglichkeiten selbst auszugestalten. Dahinter steht die Erwartung, dass die Marktmechanismen zum zeitnahen und effizienten Erreichen der mit der Preisdifferenzierung angestrebten Ziele führen.

In der Ausgestaltung vorstellbar sind auch Modelle, bei denen technische Fortentwicklungen des rollenden Materials mit dem Ziel der Reduzierung externer Effekte durch gezielte Bonifizierung angestoßen werden.

Absatz 4

Absatz 4 entspricht § 21 Absatz 3 EIBV. Die Vorschrift steht in unmittelbarem Zusammenhang mit § 28 Absatz 3. Die Entgelte dürfen nur dann erhoben werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen vorliegen. Das Entgelt dient der effektiven Kapazitätszuweisung und ist auf den Nettoertragsverlust (in Höhe der entgangenen Einnahmen) beschränkt, der dem Betreiber der Schienenwege dadurch entsteht, dass aufgrund des Kapazitätsengpasses nicht die gesamte Nachfrage bedient werden kann. Die Kapazitätssteuerung kann nur über Maßnahmen nach § 27 erfolgen. Der Nettoertragsverlust wird zum Beispiel wie folgt berechnet: Eine Strecke verfügt über eine Leistungsfähigkeit von zehn Trassen. Daher muss die ebenfalls beantragte elfte Trasse vom Betreiber der Schienenwege abgewiesen werden. Damit aus rein gewinnorientierter Sicht in diesem Fall nicht derjenige Antragsteller bevorzugt wird, dessen Trasse die höchste Einnahme generiert, wird der potenzielle Erlös (aller elf Nutzer) durch die tatsächlich vorhandenen zehn Nutzer geteilt. Der Betreiber der Schienenwege erleidet hierdurch keinen Verlust, unabhängig davon, welchem Zugangsberechtigten gegenüber er die Trassenablehnung vornimmt. Durch diese Regelung sollen daher auf Seiten des Betreibers der Schienenwege Fehlanreize vermieden werden. Der Betreiber der Schienenwege kann sich auf objektive Kriterien stützen.

Absatz 5

Absatz 5 entspricht § 21 Absatz 6 Satz 2 EIBV. Es handelt sich um zwingendes Recht. Der vertragsgemäße Zustand wird in den Schienennetz- Benutzungsbedingungen festgelegt. Über das Diskriminierungsverbot ist sichergestellt, dass die Entgelte bei nicht vertragsgemäßer Leistung von allen Eisenbahninfrastrukturunternehmen angemessen zu mindern sind. Für den Fall des nicht vertragsgemäßen Zustands des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom haben die Zugangsberechtigten regelmäßig keine präzise Kenntnis des Mangels. Diese Kenntnis liegt jedoch beim Betreiber der Schienenwege regelmäßig vor. Für diese Fälle ist daher die Minderung durch diesen zu gewähren, ohne dass es einer Anzeige durch die Zugangsberechtigten bedarf. Absatz 6 wird durch diese Regelung nicht berührt. Es handelt sich um getrennte Rechtsinstitute mit unterschiedlichen Zielrichtungen. Anreizsysteme dienen der Vermeidung zukünftiger Störungen durch Boni für gute Leistungen und Mali für schlechte Leistungen. Die Minderung dient der Wiederherstellung des durch den Mangel gestörten Äquivalenzinteresses zwischen dem vereinbarten Nutzungsentgelt und dem Wert der Nutzung. Aufgrund der unterschiedlichen Zielrichtungen folgt auch die Bemessung aufgrund der Rechtsinstitute zu leistenden Zahlungen den unterschiedlichen dargestellten Kriterien. Eine Verbindung beider Elemente, z. B. durch eine Anrechnung, ist mit diesen Grundsätzen nicht vereinbar.

Absatz 6

Die Regelung in Absatz 6 entspricht der bisherigen Regelung in § 21 Absatz 5 EIBV und dient der Verstärkung der Entgelte. Eine Verlängerung des Berechnungszeitraums für Entgelte bzw. Aufschläge kann insbesondere zur Erfüllung des Gebots der Aufkommensneutralität in Absatz 3 genutzt werden.

Zu § 46

Die in §§ 44 f. genannten Vorschriften gelten – im Unterschied zur aktuellen Rechtslage – in gleicher Weise auch für die Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen und die mit dem Zugang verbundenen Leistungen. Die Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen und den verbundenen Leistungen haben für den Schienenpersonenverkehr eine hohe Wettbewerbsrelevanz. Es ist deswegen wichtig, dass – neben der Trassenentgeltregulierung – auch die Entgelte für Personenbahnhöfe unter Berücksichtigung der Anreizregulierung gebildet werden.

Zu § 47

Die Vorschrift regelt Ausnahmen zu den Entgeltbildungsvorschriften in den §§ 44 bis 46.

Absatz 1

Absatz 1 entspricht der Regelung in § 22 Absatz 2 EIBV und dient der Umsetzung von Art. 8 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG. Die Vorschrift stellt klar, dass die Berücksichtigung langfristiger Kosten möglich ist. Der Betreiber der Schienenwege darf auf dieser Grundlage bei Investitionsvorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurden, streckenspezifisch höhere Entgelte festlegen. Die Regelung ist eine Ausnahme zur in § 44 Absatz 2 vorgegebenen Preissetzung. Sie trägt dem Gedanken Rechnung, dass Investitionen, die lokal positive Effekte auslösen, unter den vorgegebenen Restriktionen nicht von allen Netznutzern zu tragen sind. Das gilt insbesondere, wenn die erwartete Rentabilität für den Infrastrukturbetreiber nicht marktüblich i. S. d. § 37 wäre.

Absatz 2

Absatz 2 basiert auf der Regelung in § 20 Absatz 1 EIBV. In die Finanzierungsvereinbarung oder in den Zuwendungsbescheid sollen Regelungen aufgenommen werden, wie Investitionen Dritter bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Um den Wettbewerb nicht zu verzerren, muss diese Regelung dann grundsätzlich für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten. Satz 4 ermächtigt die Beteiligten, Regelungen auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb einer Verkehrsleistung (z. B. Güterverkehr insgesamt oder nur kombinierter Verkehr innerhalb des Güterverkehrs) zu beschränken. Eine Differenzierung innerhalb der Verkehrsleistungen oder Marktsegmente, z. B. nur bezogen auf ein Unternehmen, ist nicht zulässig.

Absatz 3 und Absatz 4

Absatz 3 und 4 entsprechen § 23 Absatz 1 und 2-4 EIBV und dienen der Umsetzung von Art. 9 der Richtlinie 2001/14/EG. Alle anderen Entgeltnachlässe sind verboten. Der Betreiber der Schienenwege darf nur in dem Maß Entgeltnachlässe gewähren, in dem er selbst Verwaltungskosten einspart. Entgeltnachlässe können zudem zur Gewinnung neuer Verkehrsdienste und zur besseren Auslastung von Strecken gewährt werden. Entgeltnachlässe dürfen sich nicht auf das gesamte Netz, sondern nur auf einzelne Strecken beziehen. Größe und räumliche Abgrenzung der Strecken werden durch die Verordnung nicht festgelegt, da diese Festlegungen von den Bedingungen des Marktes abhängen. Ob die Festlegung diskriminierend wirkt, unterliegt der Kontrolle der Regulierungsbehörde.

Absatz 5

Absatz 5 stellt klar, dass auch die Sonderentgelte der Genehmigung unterliegen, also in ihren Tatbestandsvoraussetzungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachgewiesen werden müssen.

Zu § 48

Absatz 1

Absatz 1 entspricht der geltenden Veröffentlichungspflicht für Betreiber der Schienenwege gemäß § 21 Absatz 7 EIBV und gilt auch für Betreiber von Personenbahnhöfen.

Absatz 2

Absatz 2 entspricht der Regelung in Anlage 2 Nummer 2 zu § 4 Absatz 2 EIBV und dient der Umsetzung von Anhang I Nummer 2 der Richtlinie 2001/14/EG. Die Vorschrift regelt die transparente Darstellung und Herleitung des Entgeltsystems in den veröffentlichten Nutzungsbedingungen. Auf Grund

der zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Zugangsberechtigten bestehenden Informationsasymmetrien ist es erforderlich, die Entgeltsysteme so transparent zu gestalten, dass die Zugangsberechtigten die preisbildenden und preisbestimmenden Determinanten erkennen, ihre Größenordnung abschätzen und ihr Verhalten effizienzsteigernd ändern können. Es müssen ausreichend detaillierte Angaben gemacht werden, so dass die Zugangsberechtigten die Kosten des Betriebs vorhandener und potenzieller Verkehrsdienste ermitteln und verstehen können, wie sich eine Änderung der Betriebsweise auf die anfallenden Kosten auswirken würde. Die Entgeltgrundsätze enthalten daher zwingend auch Angaben zum Umsatz und zu den Erträgen, soweit keine Zuordnung der von Unternehmen für einen bestimmten Verkehrsdienst gezahlten Entgelte möglich ist. Wesentlich ist, dass das Preissystem nicht nur deskriptiv beschrieben, sondern deduktiv auch der Höhe nach hergeleitet wird. Hierzu sind die Berechnungsverfahren und die verwendeten Größen zu veröffentlichen. Nur so können Preissignale die notwendige Wirkung entfalten.

Im Eisenbahnverkehr sind häufig, im SPNV überwiegend, langfristige vertragliche Bindungen gegeben. In den Nutzungsbedingungen sind daher die erwarteten (prognostizierten) Entgeltänderungen anzugeben. Hierfür ist ein Zeitraum von mindestens 5 Jahren maßgeblich, um den Zugangsberechtigten die erforderliche Sicherheit zu geben. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind berechtigt, die Annahmen niederzulegen, die sie zur Prognose bewogen haben, damit bei einer Änderung der tatsächlichen Gegebenheiten kein vertraglicher Anspruch der Zugangsberechtigten erwächst.

Zu § 49

Die Daten zur Bestimmung der Preisobergrenze und die Unterlagen zur Entgeltgenehmigung werden zu zwei verschiedenen Zeitpunkten geliefert. Daher müssen die erforderlichen Auskünfte in zwei unterschiedlichen Dokumenten geliefert werden. Diese Aufteilung wird daher zur Klarstellung des Verfahrensablaufs in den § 49 und § 50 umgesetzt.

Für eine kosteneffiziente und effektive Tätigkeit der Regulierungsbehörde ist es von zentraler Bedeutung, dass die im Rahmen von Verfahren zur Bildung der Preisobergrenzen sowie für Genehmigungsverfahren und für Vergleichsverfahren erforderlichen Daten ohne größere Verzögerung in Form eines Berichtes zur Verfügung gestellt werden. § 49 regelt die Dokumentation zur Vorbereitung der Entgeltgenehmigung, § 50 regelt die Dokumentation für die Ausgestaltung der Anreizregulierung, nämlich für die Ermittlung der Infrastrukturkosten, die Grundlage für die Bildung des Anreizpfades ist.

Absatz 1

Die Grundlagen der Ermittlung der Entgelte sind umfassend darzustellen.

Aus dem Bericht müssen alle genehmigungsrelevanten Tatbestände hervorgehen. Im Unterschied zu § 48 sind insbesondere die konkreten Berechnungsschritte der Entgeltkalkulation darzulegen.

Absatz 2

Um eine ausreichend transparente und nachvollziehbare Darstellung zu gewährleisten, regelt die Vorschrift, dass die Kalkulation der Netzentgelte in einer für sachkundige Dritte nachvollziehbaren Weise zu dokumentieren ist. Dabei handelt es sich um einen objektivierten, nachprüfbaren Maßstab.

Die Bundesnetzagentur kann gemäß Absatz 2 ein Muster und ein einheitliches Format für die Übermittlung der Daten festlegen, um die Rechtssicherheit zu erhöhen und die Verfahren effizienter zu gestalten. Zum Beispiel kann die Regulierungsbehörde in diesem Rahmen definieren, bis zu welchem Grad eine Aufschlüsselung der Daten erforderlich ist.

Wichtig ist zudem, dass sich die beantragten Entgelte unter Anwendung der Maßstäbe aus den Entgeltgrundsätzen ergeben. Die entsprechende Kalkulation ist nachzuweisen.

Absatz 3

Zur Wahrung der Übersichtlichkeit sind einzelne Bestandteile der Entgeltkalkulation nicht im Bericht selber sondern in einem Anhang aufzuführen. Hierzu zählen die für die Berechnung der Entgelte rele-

vante Mengenstruktur sowie alle erforderlichen Erläuterungen für die nach Absatz 1 darzulegende Entgeltbildung.

Absatz 4

Die Bildung der Sonderentgelte ist in für sachkundige Dritte nachvollziehbarer Weise zu dokumentieren. Dabei handelt es sich um einen objektivierten, nachprüfbaren Maßstab.

Absatz 5

Absatz 5 ermöglicht der Regulierungsbehörde, auf die Erstellung eines Berichts ganz oder teilweise zu verzichten, sofern Unternehmen nach Größe und Bedeutung für den Wettbewerb keine wesentliche Relevanz aufweisen.

Zu § 50

Absatz 1

Da es sich um eine getrennte Darlegung handelt, stellt § 50 eine eigene Dokumentationsvorschrift für die Darlegung der Kosten und Erlöse gegenüber der Bundesnetzagentur vor. Hierzu sind zunächst die Kosten des Unternehmens darzustellen. Denn anhand der in § 50 geregelten Dokumentation werden die Infrastrukturkosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für die Leistungserbringung ermittelt, auf der die Anreizregulierung nach §§ 37 ff. aufsetzt, soweit die Kosten nicht von der Anreizregulierung ausgenommen sind.

Die Kosten des Unternehmens sind darzustellen. Dabei ist nach den Kosten zu trennen, die sich unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs ergeben, und den Kosten, die durch die Infrastrukturbereitstellung entstehen. Zudem ist eine Zuschreibung der Kosten auf die Verkehrsleistungen vorzunehmen, sofern es sich diesbezüglich um Einzelkosten handelt. Aufgrund der konditionierten Gestaltungsspielräume der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Bildung der Entgelte hat die Darlegung einschließlich der Grundlagen des Ablaufs der Ermittlung der Entgelte zu erfolgen. Um eine sachgerechte Prüfung der Entgelte vornehmen zu können, sind die Gesamtkosten, aufgeteilt nach den einzelnen Leistungen und nach Einzel- und Gemeinkosten, gesondert darzulegen. Um Veränderungen und deren Substantiierung nachvollziehen zu können, bedarf es einer Darstellung auch der bisherigen Entgeltsystematik und einer entsprechenden Begründung der Änderungen.

Absatz 2

Absatz 2 entspricht § 49 Absatz 2.

Absatz 3

Entsprechende Unterlagen zu denen nach § 49 Absatz 3 sind auch in diesem Fall vorzulegen. Darüber hinaus sind der Betriebsabrechnungsbogen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder vergleichbare Unterlagen sowie die nach § 34 Absatz 4 festgelegten Schlüssel sowie deren Änderungen zu übermitteln.

Absatz 4 und Absatz 5

Die Absätze entsprechen denjenigen bei § 49, die Begründung zu § 49 Absatz 4 und 5 gilt hier in gleicher Weise.

Absatz 6

Die Vorschrift dient der Vorbereitung der Anreizregulierung für die erste Regulierungsperiode. Um die Vorarbeiten zügig in Angriff zu nehmen, soll die Bundesnetzagentur ein halbes Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes die genannten Daten und Unterlagen erhalten.

Unterabschnitt 3

Zu § 51

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht der Regelung in § 14 Absatz 5 AEG. Der Anwendungsbereich der Vorschrift wird jedoch um die Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen einschließlich der verbundenen Leistungen, für die nunmehr eine Genehmigung erforderlich ist, reduziert. Die Vorschrift orientiert sich am kartellrechtlichen Missbrauchsverbot in § 19 GWB. Die dortigen Grundsätze der Missbrauchstatbestände sind insgesamt auch für die Überprüfung der Entgelte für Serviceeinrichtungen relevant. Die in den Nummern 1 und 2 genannten Regelbeispiele sind für das Eisenbahnrecht von besonderer Relevanz und dienen der Klarheit.

Absatz 2 und Absatz 3

Absatz 2 und 3 entsprechen den Regelungen in § 24 Absatz 1 und 2 EIBV und duplizieren die Regelung in § 44 Absatz 5 und 48 Absatz 2 für Betreiber von Serviceeinrichtungen.

Absatz 4

Absatz 4 präzisiert die Regelungen für Betreiber von Serviceeinrichtungen, indem eine partielle Angleichung an die Regelungen der Betreiber der Schienenwege erfolgt. Die Einführung einer verbindlichen Minderung für infrastrukturelle Leistungsstörungen trägt dem verminderten Interesse der Zugangsberechtigten an der jeweiligen Schlechtleistung Rechnung und schützt das vertragliche Äquivalenzprinzip.

Absatz 5

Absatz 5 dient der Festlegung einer Veröffentlichungspflicht auch für die Entgelte von Serviceeinrichtungen, die keine Personenbahnhöfe sind. Die Einführung einer Veröffentlichungspflicht dient der besseren Transparenz gegenüber den Zugangsberechtigten.

Teil 3

Abschnitt 1

Zu § 52

Allgemeines

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen den bisherigen §§ 14b AEG und 4 BEVVG. Der Bundesnetzagentur wird die Aufgabe einer Regulierungsstelle im Sinne des Artikels 30 der Richtlinie 2001/14/EG übertragen.

Absatz 1

Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Rechtsvorschriften im ERegG sowie der auf der Grundlage dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen. Die Überwachungsaufgabe erstreckt sich auch auf die Einhaltung des Europäischen Gemeinschaftsrechts, soweit dieses Vorschriften über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur enthält. Hierzu zählen zum Beispiel die Regelungen der Verordnung EG/913/2010 über die Festlegung und Vergabe von Schienenwegkapazität auf den Güterverkehrskorridoren. Satz 2 stellt klar, dass auch Entgeltgenehmigungen oder Genehmigungen von lang laufenden Rahmenverträgen Teil der Regulierungsaufgaben sind. Soweit das ERegG auch Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden enthält, wie in den Vorschriften zum überlasteten Fahrweg, bleiben diese unberührt.

Absatz 2

Die Regelung führt die bisherige Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie für die Dienstaufsicht und die des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Fachaufsicht weiter.

Absatz 3

Die Vorschrift ist § 121 TKG nachgebildet. Sie zielt darauf, Bundestag und Bundesrat in die Lage zu versetzen, das ERegG im Lichte seiner Anwendungspraxis und der aktuellen Wettbewerbssituation regelmäßig zu evaluieren. Hierzu soll der Bericht insbesondere eine Darstellung der wesentlichen Regulierungsentscheidungen sowie der Markt- und Wettbewerbssentwicklung enthalten.

Der Tätigkeitsbericht der Bundesnetzagentur soll alle zwei Jahre, parallel zu den Sondergutachten der Monopolkommission vorgelegt werden. Der Beirat der Bundesnetzagentur berät diese bei der Erstellung des Berichts, s. § 68 Absatz 2 Nummer 1. Abweichend von der bisherigen Regelung in § 14b Absatz 4 AEG wird der Tätigkeitsbericht nicht mehr jährlich erstellt. Hierdurch tritt eine Entlastung bei der Regulierungsbehörde ein. Für eine effektive Evaluation des ERegG ist ein Bericht im Zweijahresturnus ausreichend. Der Tätigkeitsbericht wird den gesetzgebenden Körperschaften unmittelbar zur Verfügung gestellt; das vorherige Abfassen einer Stellungnahme durch die Bundesregierung entfällt.

Zu § 53

§ 53 enthält im Wesentlichen die Regelungen aus § 14b Absatz 2 und 3 AEG und wurde den Regelungen des § 123 TKG sowie des § 58 EnWG angenähert. Absatz 1 und 2 entsprechen dem parallel gestalteten § 35 AEG (neu).

Absatz 1

Die Vorschrift sieht vor, dass die Regulierungsbehörde, die Eisenbahnaufsichtsbehörden und die Kartellbehörden gegenseitig Informationen, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben benötigt werden, austauschen. Die Norm dient dazu, die Verfahren der jeweiligen Behörden effizienter zu gestalten. Sofern eine der Behörden über Daten verfügt, die für die Aufgabenerfüllung einer der anderen Behörden von Bedeutung sein können, hat sie die Daten zu übermitteln; das betroffene Unternehmen muss nicht erneut um Auskunft gebeten werden. Der Informationsaustausch erfasst auch, soweit erforderlich, personenbezogene Daten und Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, da sonst die übermittelten Informationen regelmäßig nicht verwendbar sind. Sämtliche übermittelten Informationen sind in Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde unter Beachtung datenschutzrechtlicher Vorgaben, insbesondere des Bundesdatenschutzgesetzes, verwertbar und können ihrer Entscheidung zugrunde gelegt werden. Die allgemeinen Befugnisnormen des Bundesdatenschutzgesetzes finden Anwendung. Es ist davon auszugehen, dass mit der Verwendung der Daten keine schwerwiegenden Grundrechtseingriffe verbunden sind, so dass zusätzlich spezialgesetzliche Befugnisnormen nicht geschaffen werden müssen.

Absatz 2

Die Vorschrift dient dazu, die Fachkompetenz des Bundeskartellamtes in Maßnahmen der Bundesnetzagentur einzubinden, auch dann, wenn das Bundeskartellamt im Verfahren der Entgeltregulierung keine Stellungnahme nach Absatz 1 Satz 6 abgegeben hat.

Die Stellungnahmemöglichkeit für Zugangsentscheidungen entspricht der Regelung in anderen regulierten Bereichen, in denen dem Bundeskartellamt gleichermaßen Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt wird (z. B. in § 58 Absatz 1 Satz 2 EnWG, § 123 Absatz 1 Satz 2 TKG, § 48 Satz 2 PostG). Bislang galt die Regelung in § 14b Absatz 2 Satz 4 AEG.

Absatz 3

Bei den genannten Entscheidungen der Bundesnetzagentur ist bezüglich der aufgeführten Vorfragen ein Einvernehmen mit dem Bundeskartellamt herzustellen, um hier eine sektorübergreifend einheitliche Rechtsanwendung und Verwaltungspraxis sicher zu stellen.

Absatz 4

Diese Vorschrift geht über die allgemeine Regelung des Absatzes 1 zur gegenseitigen Information und zur Möglichkeit gegenseitiger Stellungnahmen in den genannten Fällen hinaus. Die Regelung stellt sicher, dass die Behörden aktiv und gemeinsam auf kongruente Entscheidungen hin arbeiten.

Die Benehmensregelung zwischen den Behörden ist vor folgendem Hintergrund zu sehen:

Anders als im Bereich der Planfeststellung gibt es in diesem Fall keine Genehmigung einer Behörde, die alle anderen ersetzt. Es bleibt also bei der alleinigen Zuständigkeit jeder Behörde in ihrem gesetzlich zugewiesenen Zuständigkeitsbereich.

Die Benehmensregelung ist für folgenden Fall gedacht: Wenn eine Behörde innerhalb ihrer Zuständigkeit entscheidet, kann das Auswirkungen auf Entscheidungen der anderen Behörde haben. Durch die Benehmensherstellung müssen die Auswirkungen der eigenen Entscheidung auf die andere Behörde berücksichtigt werden. Gleichwohl entscheidet die Behörde, die das Benehmen herstellt, alleine.

Andere Fälle bedürfen keiner gesetzlichen Regelung. Ein in der Praxis häufig vorkommender Fall ist folgender: Eine Behörde hat einen Sachverhalt zu entscheiden und ist nur für einen Teilbereich alleine zuständig. Sie muss dann die Entscheidung der anderen Behörde einholen, bevor sie entscheidet. Für diesen Fall ist keine gesetzliche Regelung erforderlich, da Behörden ohnehin nur innerhalb ihrer Zuständigkeit entscheiden. Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Enthalten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sicherheitliche Festlegungen, entscheidet darüber das Eisenbahn-Bundesamt, gibt es mehrere Möglichkeiten einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, entscheidet über die Auswahl die Bundesnetzagentur unter dem Gesichtspunkt des diskriminierungsfreien Wettbewerbs. Der Weg dazu ist die Information des Eisenbahn-Bundesamts: Die fragliche Regelung wird dem Eisenbahn-Bundesamt durch die Bundesnetzagentur mitgeteilt. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet, ob es im Rahmen der Aufsicht gegen die Regelung einschreiten müsste. Ist die nicht der Fall genehmigt die Bundesnetzagentur die Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Daher werden spiegelbildliche Regelungen des Benehmens im ERegG und im AEG (§ 35) eingeführt.

Absatz 5

Satz 1 ergänzt die in Artikel 20 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vorgesehene Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen um die Pflicht der Bundesnetzagentur, den anderen Regulierungsstellen die zur Koordinierung der Entscheidungsgrundsätze relevanten Informationen zu übermitteln.

Satz 2 ist angelehnt an die Regelung des Artikel 20 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, geht aber über diese noch hinaus. Bei der Befassung mehrerer Regulierungsbehörden der Korridorstaaten mit einer Zuweisungsentscheidung der einzigen Anlaufstelle wird sich die Regulierungsbehörde mit den betreffenden Regulierungsbehörden der anderen Mitgliedsstaaten ins Benehmen setzen, um einheitliche Entscheidungen herbeizuführen. Da die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vom Exekutivrat getroffen wird und dieser sich aus Vertretern der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammensetzt, erhalten die beteiligten Regulierungsstellen eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage. Da die Schweiz kein Mitgliedstaat der EU ist, dennoch aber z. B. am Korridor 1 beteiligt ist, sollte das in Satz 2 beschriebene Verfahren ebenso für die Schweiz gelten. Aus diesem Grunde wird sie zusätzlich aufgenommen. Soweit diese Informationen personenbezogene Daten enthalten, ist § 4b Bundesdatenschutzgesetz zu beachten, der die Übermittlung personenbezogener Daten ins Ausland regelt.

Zu § 54

Absatz 1 und Absatz 2

Die Entscheidungen der Bundesnetzagentur nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz erfolgen gemäß Absatz 1 durch Beschlusskammern. Das Verfahren vor den Beschlusskammern ist justizähnlich ausgestaltet und trägt damit dem Umstand Rechnung, dass die Regulierungsbehörde in diesen Fällen oft eine Entscheidung im Streit zweier Unternehmen trifft. Da diese Situation bei der Marktbeobachtung bzw. in Verfahren zur Kostenerhebung nicht vorzufinden ist, ist in diesen Fällen die besondere Ausgestaltung des Beschlusskammerverfahrens untunlich. Es gelten in diesen Fällen weiterhin die allgemeinen Vorschriften.

Mit der Einrichtung von Beschlusskammern wird die Regulierung der Eisenbahnen an die Regulierung in den Bereichen Telekommunikation, Post und Energie angeglichen. Das Beschlusskammerverfahren hat sich dort als erfolgreich und effizient erwiesen.

Absatz 3

Die Beschlusskammern sind Kollegialspruchkörper und entscheiden in der Besetzung mit einem oder einer Vorsitzenden und zwei Beisitzern oder Beisitzerinnen. Der oder die Vorsitzende und die Beisitzer

zer oder Beisitzerinnen müssen Beamte auf Lebenszeit sein und die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes mit einem abgeschlossenen Studien der genannten Fachrichtungen haben. Damit ist sichergestellt, dass an den Entscheidungen Kräfte mitwirken, die über die notwendige Fachkompetenz verfügen. Zusätzlich muss mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer die Befähigung zum Richteramt haben. Durch diese Vorgabe wird der Komplexität der zu beantwortenden juristischen Fragestellungen Rechnung getragen.

Die Regelung zur Entscheidung durch den Vorsitzenden in Fällen des § 59 Absatz 1 Nummer 2 trägt der kurzen Tagesfrist der Norm Rechnung. In diesem kurzen Zeitraum wäre eine Entscheidung durch die gesamte Beschlusskammer kaum herbeizuführen.

Absatz 4 und Absatz 5

Durch die besonderen Verfahrensvorschriften wird sichergestellt, dass alle von den - teilweise wirtschaftlich sehr weit reichenden - Entscheidungen betroffenen Marktteilnehmer Gehör finden können. So wird gewährleistet, dass die Regulierungsziele des § 1 mit Blick auf den gesamten Wettbewerb in den Eisenbahnverkehrsmärkten umgesetzt werden können. Dabei werden eine einheitliche Spruchpraxis und die Sicherstellung des Konsistenzgebotes durch gegenseitige Abstimmungs- und Informationspflichten der Beschlusskammern gewährleistet.

Die Hinzuziehung nur auf Antrag in Absatz 4 Nummer 3 wurde gewählt, weil der Kreis der „Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden“, nicht bestimmt genug ist, um als Behörde selbst (abschließend) entscheiden zu können, wer zu diesem Kreis gehört.

Damit die entsprechenden Personen ihr Beteiligungsrecht wahrnehmen können, kann unter anderem auch die Einleitung von Verwaltungsverfahren veröffentlicht werden, § 63 Absatz 1 ERegG. Der Behörde wurde in § 63 Absatz 1 ERegG ein Ermessen eingeräumt, weil es nicht in allen Fällen sinnvoll ist, die Einleitung eines Verfahrens oder sonstige Informationen hierzu zu veröffentlichen. Eine Veröffentlichung ist nicht dienlich bei Verfahren, die innerhalb von einem oder wenigen Tagen zu entscheiden sind. Insbesondere muss das Ermessen aber in Situationen ausgeübt werden können, welche nur von geringer Bedeutung für diejenigen Marktteilnehmer sind, die nicht direkte Verfahrensbeteiligte sind. Bestünde in solchen Fällen kein Ermessen hinsichtlich der Veröffentlichung, würde dies unnötigen Bürokratieaufwand auslösen, dem kein praktischer Nutzen gegenüberstünde. Da darüber hinaus alle Entscheidungen der Behörde veröffentlicht werden müssen, besteht keine Gefahr, dass die Bundesnetzagentur an den Marktbeteiligten vorbei, Entscheidungen trafe.

Die Regelung der Veröffentlichung von Verfahrenseinleitungen entspricht grundsätzlich der des EnWG, geht aber noch darüber hinaus. Im EnWG sind nur die Einleitung von Verfahren zu Festlegungen und Genehmigungen (§ 29 EnWG) zu veröffentlichen. Eine Aussage zur Veröffentlichung der Einleitung anderer Verfahren wird nicht getroffen. Die Beteiligungsvorschriften des EnWG und des ERegG sind im Übrigen identisch.

Absatz 6:

Die Regelung zum Umgang mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen im Rahmen von Beschlusskammerverfahren gilt in Ergänzung zu § 30 VwVfG. Selbst in sehr kurzfristigen oder sehr umfangreichen Verfahren wird so die Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sichergestellt. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere auch über die Datenverarbeitung nicht-öffentlicher Stellen sind zu beachten.

Zu § 55

Die Vorschrift ist § 125 TKG nachgebildet. Sie trägt der ökonomischen, technischen und rechtlichen Komplexität des Eisenbahnsektors und des dortigen Wettbewerbs Rechnung. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere auch über die Datenverarbeitung nicht-öffentlicher Stellen sind zu beachten. Zum Zweck, eine wissenschaftliche Unterstützung der Regulierungsbehörde zu gewährleisten, unterhält der Bund eine ständige Forschungskapazität. Der Bund kann hierzu das wissen-

schaftliche Institut für Kommunikationsdienste (WIK GmbH) nutzen. Vergaberechtliche Rahmenbedingungen sind zu beachten.

Abschnitt 2

Zu § 56

Es handelt sich um eine der zentralen Befugnisnormen der Regulierungsbehörde. Diese soll die Einhaltung der nationalen und internationalen Vorgaben des Eisenbahnrechts überwachen. Um dieser Aufgabe nachkommen zu können, steht der Regulierungsbehörde zum einen eine Eingriffsbefugnis nach einem festgestellten Verstoß zu. Sie hat aber auch die Möglichkeit, präventiv einzugreifen und Maßnahmen zu treffen, die zu befürchtende Verstöße verhindern.

Die Vorschrift dient dem effizienten Schutz der Zugangsberechtigten. Die Entscheidung, ob eine Maßnahme erforderlich ist, trifft im Einzelfall die Regulierungsbehörde.

Absatz 1

Die Regulierungsbehörde hat die Möglichkeit, bevorstehende sowie eingetretene Verstöße gegen die in § 52 Absatz 1 aufgeführten Regelungen zu verhindern bzw. zu sanktionieren. Auch Verstöße gegen Festlegungen werden erfasst. Im Gleichklang zum bisherigen § 5a Absatz 2 AEG ist der Adressatenkreis nun abstrakt beschrieben, bezogen auf diejenigen, die nach den in § 52 Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Vorschriften verpflichtet werden. Das Abstellen lediglich auf öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (so in der bisherigen Regelung des § 14c Absatz 1 AEG) wurde den Anforderungen an die Aufgabenwahrnehmung der Regulierungsbehörde nicht gerecht. Nicht nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen, auch Eisenbahnverkehrsunternehmen können gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts verstoßen, z. B. gegen § 5. Ebenso haben auch die Zugangsberechtigten Verpflichtungen zu erfüllen, so z. B. gemäß § 64 Absatz 2.

Satz 2

Satz 2 bezieht sich speziell auf Maßnahmen gegen die einzigen Anlaufstellen i. S. d. Verordnung (EU) Nummer 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates. Die Verordnung sieht bis 2013 bzw. 2015 die Einrichtung von neun grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridoren vor. Deutschland ist an drei der neun Korridore beteiligt. Ziel der Verordnung ist in erster Linie die Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit für den Güterverkehr. Für jeden Korridor soll durch den jeweiligen Verwaltungsrat eine einzige Anlaufstelle benannt bzw. gegründet werden. Die Zugangsberechtigten sollen bei diesen Anlaufstellen Anträge für die von den Betreibern der Infrastruktur vorkonstruierten und festgelegten grenzüberschreitenden Güterzugtrassen stellen. Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss über die Zuweisung dieser Trassen, der die Betreiber der Infrastruktur hinsichtlich der von ihnen abzulehnenden Trassenanmeldungen bindet. Die einzige Anlaufstelle hat darüber hinaus noch weitere Aufgaben wahrzunehmen, so z. B. das Führen eines Registers, die Veröffentlichung von Informationen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die unverzügliche Weiterleitung von Anträgen, die nicht bewilligt werden können, an die jeweils zuständigen Betreiber der Infrastruktur. Nach der Verordnung soll die Tätigkeit der einzigen Anlaufstelle der Kontrolle durch die Regulierungsstellen der betreffenden Mitgliedstaaten unterliegen (Art. 13 Absatz 5). Da es sich bei den einzigen Anlaufstellen der jeweiligen Korridore um eine bisher im Gesetz nicht vorhandene Institution mit einer neuartigen Aufgabe handelt, ist die Aufnahme dieser Stellen als Adressat von Regulierungsentscheidungen erforderlich. Da die einzige Anlaufstelle die vorkonstruierten Trassen zuweist und die Betreiber der Infrastruktur an diesen Beschluss gebunden sind, ist es notwendig, den Beschluss der einzigen Anlaufstelle, sollte er rechtswidrig sein, aufheben zu können. Dies ist aber nur ein wesentlicher Aspekt. Auch die übrigen Tätigkeiten der einzigen Anlaufstellen müssen von der Regulierungsbehörde überwacht werden. Die Regelung in Satz 2 dient der Klarstellung, dass dem Territorialitätsprinzip Rechnung getragen wird. Jeder Güterverkehrskorridor verfügt über eine (eigene) einzige Anlaufstelle. Die Tätigkeit jeder einzigen Anlaufstelle unterliegt der Regulierung aller beteiligten Regulierungsstellen. Es kommt demnach für eine Maßnahme der Regulierungsbehörde gegen die einzige Anlaufstelle nicht auf den Sitz dieser Stelle an, sondern darauf, dass sich der Beschluss der einzigen Anlaufstelle auf den deutschen Abschnitt der Korridortrasse und damit jeweils auf einen deutschen Betreiber der Infrastruktur auswirkt. .

Absatz 2

Absatz 2 verleiht der Regulierungsbehörde die Befugnis, bereits in der Konstruktionsphase für die Trassen nach der EU-Verordnung Nummer 913/2010 Maßnahmen zu ergreifen, für den Fall, dass die Interessen der Nutzungsberechtigten nicht hinreichend berücksichtigt werden. Im Gegensatz zum bislang geltenden Prinzip des „open access“ basiert die Trassenkonstruktion gemäß der EU-Verordnung Nummer 913/2010 nicht auf den Anmeldungen der Zugangsberechtigten, sondern wird vielmehr durch die Betreiber der Infrastruktur vorgenommen. Diese bestimmen sowohl die zeitlichen und zugcharakteristischen Daten als auch den Laufweg der Trassen. Die bisher vorwiegend in der Zuweisungsphase bestehende Gefahr einer Diskriminierung verlagert sich für die Trassen nach der EU-Verordnung Nummer 913/2010 zeitlich vor in die Konstruktionsphase. Mit der Befugnis nach Absatz 2 ist die Regulierungsbehörde nicht darauf angewiesen, zu warten, bis ihr die beabsichtigten Festlegungen nach § 58 Satz 1 Nummer 7 mitgeteilt werden, sondern kann bereits vorher tätig werden, wenn sie auf mögliche Rechtsverstöße aufmerksam wird.

Absatz 3

Vom Anwendungsbereich erfasst ist der Adressatenkreis des Absatz 1. Die Formulierung „kann verlangen“ verleiht der Regulierungsbehörde ausdrücklich eine Eingriffsbefugnis. Nach bisheriger obergerichtlicher Rechtsprechung waren in § 14c Absatz 3 AEG sowie in § 5a Absatz 5 und folglich auch in § 14c Absatz 2 AEG keine Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Eingriffs-Verwaltungsakten zu sehen. Der Regulierungsbehörde wurde nach der Rechtsprechung versagt, Auskunftsbefugnisse zu erlassen. Die Regulierungsbehörde ist jedoch bei der Überprüfung von Diskriminierungsvorwürfen darauf angewiesen, auch von den Zugangsberechtigten zu erfahren, wie sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen behandelt werden bzw. welche Leistungen in welchem Umfang ihnen zur Verfügung gestellt werden.

In Anlehnung an die Regelungen der §§ 127 TKG, 69 EnWG und 45 PostG wurde die Formulierung „verlangen“ übernommen. Die Befugnis zum Erlass von Verwaltungsakten ist damit ausdrücklich vorgesehen. Die Behörde muss in der Lage sein, im Fall einer Zuwiderhandlung gegen gesetzliche Vorgaben die Zugangsberechtigten, die Eisenbahnen und die einzigen Anlaufstellen zur Einhaltung der Vorgaben zu verpflichten. Der Einschub „die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegen“ in Nummer 1 dient der Klarstellung, dass die genannten Maßnahmen gegen die einzige Anlaufstelle nur möglich sind, wenn diese ihren Sitz auf deutschem Hoheitsgebiet hat.

Neu hinzugekommen ist in Satz 2 die Befugnis, den Umfang, den Zeitpunkt und die Form der zu übermittelnden Informationen zu bestimmen.

Erfahrungen der anderen Regulierungsbereiche haben gezeigt, dass die Regulierungsbehörde, damit sie ihre gesetzliche Aufgabe erfüllen kann, mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sein muss. Dazu gehört auch die Möglichkeit, den Infrastrukturunternehmen Datenformate verpflichtend vorgeben zu können. Die Regelung ist an § 29 der Verordnung über die Entgelte für den Zugang zu Elektrizitätsversorgungsnetzen angelehnt. Das Dateiformat muss den Vorgaben des § 9 Bundesdatenschutzgesetz und der Anlage zu § 9 entsprechen, soweit die Informationen personenbezogene Daten enthalten.

Die Regulierungsbehörde kann verdachtsunabhängig tätig werden. Das heißt nicht, dass sie vollkommen frei ist in der Entscheidung darüber, wann sie tätig wird. Sie muss im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben handeln und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Die Regulierungsbehörde kann ihrem Überwachungsauftrag aber nur dann nachkommen, wenn sie auch ohne konkreten Verdacht die Einhaltung des Eisenbahnrechts (z. B. in Stichproben) überprüfen kann.

Absatz 4

Auch hier ist der Adressatenkreis derselbe wie in Absatz 1.

Die Regulierungsbehörde benötigt zur effektiven Wahrnehmung ihrer Aufgaben Auskünfte und Nachweise der Unternehmen.

Hierzu gehören auch Auskünfte über wirtschaftliche Verhältnisse; diese beinhalten grundsätzlich in Anlehnung an § 127 Absatz 2 Nummer 1 TKG alle tatsächlichen und rechtlichen Beziehungen der

Unternehmen. Auskünfte über wirtschaftliche Verhältnisse sind insbesondere vor dem Hintergrund der Beurteilung angemessener Entgelte notwendig. Marktstudien sind insbesondere vor dem Hintergrund der Überprüfung einer angemessenen Preisbildung von Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wichtig.

Auch in diesem Absatz wurde die Formulierung „kann verlangen“ gewählt, und zwar aus den unter Absatz 3 bereits genannten Gründen. Auch zur Verdachtsunabhängigkeit vgl. Ausführungen zu Absatz 3.

Die übrigen Regelungen in Satz 2 und 3 basieren auf der bisherigen Rechtslage und nehmen Bezug auf die in der Zivilprozessordnung geltenden Grundsätze im Hinblick auf Auskunftspflichten. Satz 4 präzisiert die datenschutzrechtlichen Befugnisse und Pflichten hinsichtlich der gewonnenen Informationen.

Absatz 5

Absatz 5 dient der effektiven Durchsetzung der durch die Regulierungsbehörde getroffenen Anordnungen. Das gegenüber dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz erhöhte Zwangsgeld erscheint angesichts der Umsatzerwartungen in diesem Bereich gerechtfertigt und entspricht der Höhe des Zwangsgeldes in anderen Regulierungsbereichen, wie z. B. § 127 Absatz 10 TKG

Zu § 57

Regulierung ist kein Selbstzweck sondern nur dann angezeigt, wenn der Markt keinen funktionierenden Wettbewerb erzeugt. Im Bereich der Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 8 AEG (insbesondere Werkstätten) ist ein Wettbewerb mangels ausgeprägter monopolistischer Strukturen am ehesten zu erwarten. Für diesen Bereich soll daher eine Marktanalyse durch die Bundesnetzagentur durchgeführt werden, die das Ziel hat, zu ermitteln, inwiefern hier regulatorische Anforderungen erforderlich sind. Denkbar ist, dass die Prüfung ergibt, dass diese im Markt der Serviceeinrichtungen wegen wettbewerbsgleicher Verhältnisse nicht (mehr) erforderlich sind.

Absatz 2 enthält daher ein Verfahren, gemäß dem bei einem entsprechenden Ausgang der Marktanalyse die Betreiber von Wartungseinrichtungen ganz oder teilweise von der Einhaltung der eisenbahnregulierungsrechtlichen Anforderungen befreit werden können.

Zu § 58

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung in § 14d AEG. Es werden Mitteilungspflichten über die in Nummer 1 bis 7 aufgeführten beabsichtigten Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen begründet. Die Bundesnetzagentur wird danach insbesondere über alle strittigen Fälle im Zusammenhang mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur informiert. Darüber hinaus bestehen Mitteilungspflichten im Hinblick auf Rahmenverträge, Entscheidungen über Entgelthöhen, Nutzungsbedingungen und Festlegungen von grenzüberschreitenden Zugtrassen für den Güterverkehr auf den Korridoren gemäß der Verordnung (EU) Nummer 913/2010. Die Regulierungsbehörde hat damit jederzeit die Möglichkeit, von Amts wegen einzugreifen, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

Das Einfügen der Formulierung „ganz oder teilweise“ in Nummer 1 bis 3 dient lediglich der Klarstellung. Auch im Fall einer Ablehnung von Teilen eines Antrags, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dies der Regulierungsbehörde mitteilen, da der Antragsteller für die betreffenden Teile dieses Antrags kein Trassenangebot erhält.

Abweichend von der bisherigen Regelung ist in Nummer 4 ausdrücklich auch die Ablehnung eines Rahmenvertrages benannt. Dies dient der Klarstellung und entspricht der bisherigen Praxis. In Anlehnung an die übrigen Regelungen der Vorschrift und insbesondere vor dem Hintergrund der mit einer Ablehnung verbundenen Nachteile für den Antragsteller, muss eine Mitteilungspflicht auch für die beabsichtigte Ablehnung bestehen. Darüber hinaus ist die Mitteilungspflicht für nachträgliche Ände-

rungen eines Rahmenvertrages aufgenommen worden. Eine solche ist notwendig, um verhindern zu können, dass Rahmenverträge unmittelbar nach Abschluss eines Vorabprüfungsverfahrens ohne Beteiligung der Regulierungsbehörde geändert werden.

Nummer 5

Nummer 5 bezieht sich auf das Verfahren nach § 16 Absatz 7. Durch die Mitteilung kann sichergestellt werden, dass das Höchstpreisverfahren ordnungsgemäß abgewickelt wird.

Die Aufnahme der Regelung „soweit sie nicht bereits nach anderen Vorschriften dieses Gesetzes der Genehmigung unterliegen“ in Nummer 6 stellt eine Folgeänderung in Bezug auf die neu aufgenommene Entgeltgenehmigung dar. Soweit die Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen vorab von der Regulierungsbehörde genehmigt wurden, sind diese nicht mehr von der Mitteilungspflicht erfasst. Für die nicht der Genehmigungspflicht unterfallenden Betreiber von Serviceeinrichtungen sowie für die Erbringung von Zusatz- und Nebenleistungen bleibt es bei der bisherigen Regelung: Beabsichtigte Änderungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen, Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sowie der jeweiligen Listen der Entgelte sind mitzuteilen. Es dürfen keine Nutzungsbedingungen oder Entgelte in Kraft treten, die nicht zuvor der Regulierungsbehörde mitgeteilt wurden. Das bedeutet nicht, dass der Regulierungsbehörde jedes konkret beabsichtigte Entgelt mitzuteilen wäre, da dies bei einigen Serviceeinrichtungen oder Zusatz- und Nebenleistungen aufgrund der Vielfalt der angebotenen Leistungen (z. B. in Werkstätten) oder aufgrund häufig schwankender Vorleistungspreise (z. B. bei Tankstellen) nicht möglich wäre. Der Inhalt der Listen der Entgelte kann sich in solchen Fällen nur auf ein Basisentgelt beziehen, das dann zur Kalkulation des Einzelfalls herangezogen wird. So ist es z. B. möglich, Werkstatteleistungen auf Stundensatzbasis zu kalkulieren oder einen Preiszuschlag auf den Vorleistungspreis von Betriebsstoffen bei Tankstellen anzugeben.

Soweit eine Änderung der Benutzungsbedingungen entgeltrelevant sind, hat die Mitteilung – unabhängig von den jeweiligen Veröffentlichungsfristen – einschließlich der beabsichtigten Listen der Entgelte zu erfolgen, weil nur hierdurch die Auswirkungen der beabsichtigten Änderungen ersichtlich werden und sachgerechte Entscheidungen möglich sind. Sind keine entgeltrelevanten Änderungen der Benutzungsbedingungen beabsichtigt, ist die gleichzeitige Übersendung der Benutzungsbedingungen mit der Liste der Entgelte nicht notwendig. Es genügt dann eine isolierte Übersendung derjenigen Regelwerke, deren Änderung beabsichtigt ist.

Neu ist die Regelung in Nummer 7. Sie ist der Verordnung (EU) Nummer 913/2010 geschuldet. Die Verordnung sieht die Festlegung von grenzüberschreitenden Güterzugtrassen innerhalb der benannten Korridore vor. Im Gegensatz zum bislang geltenden Prinzip des „open access“ basiert die Trassenkonstruktion in dem Fall nicht auf den Anmeldungen der Zugangsberechtigten, sondern wird vielmehr durch die Betreiber der Infrastruktur auf der Grundlage eines erwarteten Kapazitätsbedarfs vorgenommen. Diese Trassen liegen fest und können nachträglich nicht mehr geändert werden. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die beabsichtigten Festlegungen für diese Trassen der Regulierungsbehörde vorab mitteilt, damit ggf. zu diesem Zeitpunkt noch Anpassungen vorgenommen werden können, sollte ein Verstoß gegen das Eisenbahnrecht vorliegen. (siehe auch Begründung zu § 56 Absatz 2).

Bevor die Regulierungsbehörde allerdings eine Entscheidung nach § 59 Absatz 1 Nummer 5 treffen und der beabsichtigten Festlegung widersprechen kann, muss sie gemäß Art. 20 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nummer 913/2010 die Regulierungsstellen aller anderen Mitgliedstaaten konsultieren, durch die die betreffende internationale Zugtrasse für Güterzüge verläuft und sich mit diesen ins Benehmen setzen.

Satz 2 stellt klar, dass einvernehmliche Änderungen von Trassenanmeldungen im Falle von Anträgen auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassenzuweisungen (vgl. § 16 Absatz 3) nicht als Ablehnung der Trassenanmeldung gelten und damit nicht unter die Mitteilungspflicht nach Satz 1 fallen.

Nach Satz 3 sind die beabsichtigten Entscheidungen nach Satz 1 Nummer 1 bis 5 und 7 zu begründen.

Ausgenommen von einer Begründungspflicht sind lediglich die Mitteilungen über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von SNB und NBS nach Nummer 6. Der bisherige Satz 3 des § 14d AEG konnte angesichts der Regelung in § 49 entfallen. Von der Aufnahme einer grundsätzlichen Pflicht zur Begründung der geplanten Änderungen bzw. Neufassungen wurde angesichts des damit verbundenen Aufwandes für das jeweilige Unternehmen abgesehen. Die Regulierungsbehörde ist aber berechtigt, im Einzelfall Begründungen für die beabsichtigten Änderungen und Neufassungen von den betreffenden Unternehmen zu fordern. Kommt das Unternehmen dieser Forderung nicht in ausreichendem Maße nach, kann die Regulierungsbehörde den beabsichtigten Regelungen widersprechen.

Satz 4 verleiht der Regulierungsbehörde die Befugnis zur Festlegung hinsichtlich der Ausgestaltung von Mitteilungen nach Satz 1. Die Mitteilung muss die Regulierungsbehörde in die Lage versetzen, die beabsichtigten Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen möglichst schnell zu erfassen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der engen zeitlichen Prüffristen notwendig (z. B. ein Tag gemäß § 59 Absatz 1 Nummer 2). Eine sachgerechte und schnelle Prüfung durch die Regulierungsbehörde setzt voraus, dass diese hinreichende Informationen in geeigneter Form erhält. Insbesondere für die umfangreichen Regelwerke wie SNB und NBS gilt, dass die beabsichtigten Änderungen nachvollziehbar darzustellen sind, so dass etwa die Übersendung von Synopsen gefordert werden könnte. Die Festlegungsbefugnis dient dazu, sich nicht im Einzelfall mit den jeweils verpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Form und Inhalt der Mitteilung langwierig und zeitraubend während der laufenden Frist nach § 59 Absatz 1 Nummer 4 auseinandersetzen zu müssen, sondern ggf. allgemeine Vorgaben zur Mitteilung machen zu können.

Zu § 59

Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 14e AEG. Die Regulierungsbehörde kann auf der Grundlage der Mitteilungspflichten nach § 58 drohende Rechtsverstöße der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erkennen und unterbinden. Die Regulierungsbehörde kann der ihr nach § 50 mitgeteilten beabsichtigten Entscheidung widersprechen, soweit diese den regulierungsrechtlichen Vorschriften und/oder den Festlegungen der Regulierungsbehörde widersprechen. Die regulierungsrechtlichen Vorschriften setzen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfahrensrechtliche und inhaltliche Vorgaben fest, die im Rahmen der Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde überprüft werden können. Ein Widerspruch kann auch ausgesprochen werden, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine sachliche Rechtfertigung für eine Ungleichbehandlung vorbringt und so einen begründeten Diskriminierungsverdacht nicht ausräumen kann. Dabei ist sie grundsätzlich weder auf besonders gravierende noch auf weniger bedeutende Rechtsverstöße beschränkt. Sofern sie sich gegen eine Prüfung in diesem ex-ante-Verfahren entscheidet oder aus anderen Gründen keine Beanstandung eines Rechtsverstoßes durch Widerspruch nach § 59 ausspricht, stehen ihr im Nachhinein die weiteren Befugnisse, insbesondere nach § 60, zur Verfügung. Die ex-ante- und die ex-post-Befugnisse stehen gleichberechtigt nebeneinander und bilden jeweils notwendige Ergänzungen. Insbesondere kann aus der Tatsache, dass die Regulierungsbehörde von Ihren Befugnissen nach § 59 keinen Gebrauch macht, nicht auf die Rechtmäßigkeit oder Angemessenheit des Verhaltens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geschlossen werden.

Neu hinzugekommen ist in Absatz 1 Ziffer 5, die sich auf die beabsichtigte Festlegung der grenzüberschreitenden Güterzugtrassen gemäß der Verordnung (EU) Nummer 913/2010 bezieht. Übt die Regulierungsbehörde ihr Widerspruchsrecht aus, sind die Trassen gemäß Absatz 3 Nummer 3 erneut festzulegen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass § 56 Absatz 2 Anwendung findet. Die Regulierungsbehörde entscheidet im Benehmen mit den Regulierungsstellen aller anderen betroffenen Mitgliedstaaten (s. Begründung zu § 56).

Die Fristen, die sich in Abhängigkeit von den jeweiligen Mitteilungen nach § 58 in ihrer Dauer unterscheiden, dienen der Beschleunigung der Regulierungsverfahren. Soweit im bisherigen § 14e AEG Fristen von vier Wochen vorgesehen sind, werden diese in Anlehnung an die in Art. 30 Absatz 5 Richtlinie 2001/14/EG genannte Frist auf zwei Monate verlängert. In der bisherigen Praxis hat sich gezeigt, dass die Vierwochenfristen sowohl für die Bundesnetzagentur als auch für die Unternehmen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung und Anhörung zu knapp bemessen waren. Die Fristen begin-

nen – entsprechend Art. 30 Absatz 5 Richtlinie 2001/14/EG – erst mit dem Eingang der vollständigen Unterlagen bei der Regulierungsbehörde zu laufen. Eine generelle Verlängerung der Widerspruchsfrist der Bundesnetzagentur für Rahmenverträge von vier Wochen auf zwei Monate wäre allerdings im Falle von aperiodischen Rahmenverträgen nach § 22 Absatz 5 Nummer 1 unpraktikabel. Dafür ist maßgebend: Neue aperiodische Rahmenverträge, die zur kommenden Netzplanperiode Geltung erlangen sollen, müssten bei einer Frist von zwei Monaten spätestens Ende Dezember angemeldet werden, statt wie bisher zu Ende Januar. Diese Anmeldephase würde mit der Prüfphase für die Änderungen von Rahmenverträgen aufgrund infrastruktureller Anpassungen kollidieren. Diese Änderungen werden Ende November/Anfang Dezember der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorgelegt. Eine Anmeldung von neuen aperiodischen Rahmenverträgen würde also zu einem Zeitpunkt erfolgen, an dem die Infrastrukturdaten noch nicht vollständig aktualisiert sind, so dass es zu Überschneidungen kommen kann. Neue aperiodische Rahmenverträge müssten dann ggf. unmittelbar nach Abschluss wieder geändert werden. Absatz 1 Satz 2 sieht deshalb vor, dass die Frist für den Widerspruch der Bundesnetzagentur in diesen Fällen vier Wochen beträgt.

Zu § 60

Die Regelung beinhaltet die notwendige Ergänzung zu § 59 und zu § 56. Die Regulierungsbehörde erhält die Möglichkeit, Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber auch im Nachhinein auf ihre rechtliche Zulässigkeit hin zu überprüfen und die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. § 60 enthält auch die Befugnis, bei gescheiterten Vertragsverhandlungen über den Infrastrukturzugang oder über den Abschluss eines Rahmenvertrags die Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen rechtlich zu überprüfen. Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 14f AEG.

Absatz 1 und Absatz 2

Wenn Rechtsverstöße in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen erst nach ihrem Inkrafttreten und den Mitteilungen gemäß § 58 offenkundig werden, muss die Regulierungsbehörde die notwendigen Befugnisse haben, dies ex-post zu überprüfen und ggf. zu untersagen. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde ergehen stets mit Wirkung für die Zukunft.

Entsprechendes gilt für die nachträgliche Prüfung von Entgeltregelungen. Soweit allerdings Entgelte (der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Personenbahnhöfen) nach §§ 33, 43 genehmigt wurden, ist eine nachträgliche Überprüfung ausgeschlossen. Die Genehmigung soll allen Beteiligten eine weitgehende Rechtssicherheit verschaffen.

Absatz 3

Voraussetzung für die Eröffnung eines Verfahrens nach Absatz 3 ist, dass eine Vereinbarung über einen Rahmenvertrag oder über einen Infrastrukturnutzungsvertrag nach § 4 Absatz 9 nicht zustande kommt. Unter einen letztgenannten Vertrag fallen Vereinbarungen über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur insgesamt, aber auch über einzelne zugangsrelevante Leistungen, z. B. die Anmietung von Räumen in einem Bahnhof. Das Verfahren kann auf Antrag oder von Amts wegen eingeleitet werden. Um zu verhindern, dass noch kurz vor dem oder gar nach dem Fahrplanwechsel Infrastrukturnutzungen ohne vertragliche Grundlage sind, ist die Möglichkeit, einen Antrag nach Absatz 3 zu stellen, zeitlich befristet. Die Regulierungsbehörde kann aber auch noch nach Fristablauf das Verfahren von Amts wegen einleiten.

Absatz 4

Absatz 4 enthält die Befugnisse, die der Regulierungsbehörde zu Lösung des Konflikts zur Verfügung stehen. Dabei stellt die Möglichkeit, selbst Vertragsbedingungen festzulegen und Verträge für die Beteiligten zu schließen, die ultima ratio dar.

Zu § 61

In das Regulierungsgesetz neu aufgenommen wird eine Missbrauchsaufsicht für den Fahr-scheinvertrieb für Dritte und das Anbieten von Bahnstrom. Ziel dieser Regelung ist, im Rahmen der Eisenbahnregulierung ein Instrument zur Bekämpfung von Missbräuchen einer marktbeherrschenden

Stellung auf den Märkten des Vertriebs von Fahrscheinen für Dritte und dem Anbieten von Fahrstrom zur Verfügung zu haben, die zwar nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehören, aber von essentieller Bedeutung für das Entstehen von Wettbewerb auf den Eisenbahnmärkten sind. Der Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung auf diesen Märkten wirkt sich unmittelbar auf die Wettbewerbsmöglichkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den nachgelagerten Märkten für Eisenbahnverkehrsleistungen aus. Der Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrausweisen im Schienenpersonenverkehr kann zu erheblichen Wettbewerbsbeeinträchtigungen auf den Eisenbahnverkehrsmärkten führen. Auch die Bereitstellung von Fahrstrom weist ein hohes Missbrauchspotenzial (z. B. Rabattstaffeln) auf. Beide Bereiche haben sich in der Praxis als konfliktbehaftet erwiesen. Daher und wegen der Nähe zur Eisenbahninfrastruktur werden sie einer besonderen Missbrauchsaufsicht der Regulierungsbehörde unterstellt. Dies dient unmittelbar den in § 1 genannten Zielen dieses Gesetzes.

Soweit Fahrkartenvertrieb und Belieferung mit Bahnstrom betroffen sind, ist die unmittelbare Anwendung von § 19 GWB ausgeschlossen.

Absatz 1

Absatz 1 Satz 1 verbietet den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung beim Angebot von Fahrstrom oder beim Vertrieb von Fahrscheinen durch ein oder mehrere Unternehmen.

Absatz 2

Absatz 2 bestimmt in Anlehnung an § 19 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), unter welchen Voraussetzungen eine marktbeherrschende Stellung vorliegt. Die Vermutungsregelung des § 19 Absatz 3 GWB gilt entsprechend.

Absatz 3

Absatz 3 enthält Regelbeispiele zur Konkretisierung des Missbrauchsbegriffs.

Nummer 1 verbietet die Ausnutzung von Marktmacht zur Erzielung überhöhter Preise oder missbräuchlicher Bedingungen.

Nummer 2 verbietet in Anlehnung an die Regelung des § 42 Absatz 2 Telekommunikationsgesetz die Ungleichbehandlung konzernintegrierter und konzernfremder Unternehmen. Eine Abweichung ist bei nachgewiesener sachlicher Rechtfertigung möglich.

Nummer 3 entspricht dem Diskriminierungsverbot nach § 20 Absatz 1 GWB.

Nummer 4 entspricht § 19 Absatz 4 Nummer 3 GWB.

Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 entspricht § 19 Absatz 4 Nummer 4 GWB.

Absatz 4

Absatz 4 bestimmt, dass die Regulierungsbehörde alle Maßnahmen ergreifen kann, um einen Verstoß gegen Absatz 1 wirksam abzustellen. Satz 4 enthält zudem die Maßgabe, dass auch die allgemeinen Befugnisse der Regulierungsbehörde nach § 56 im Rahmen des Verfahrens nach § 62 gelten.

Zu § 62

Die Vorschrift regelt in Anlehnung an §§ 33 und 34 GWB die zivilrechtlichen Folgen eines Verstoßes gegen die Pflicht zur diskriminierungsfreien Zugangsgewährung.

Absatz 1

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verstößt, ist gemäß Absatz 1 zum Schadensersatz verpflichtet. Bestandskräftigen Entscheidungen der Regulierungsbehörde kommt in diesem Fall eine Tatbestandswirkung für das nachfolgende Verfahren vor einem Zivilgericht zu, in dem über die Schadensersatzansprüche zu entscheiden ist (§ 33 Absatz 4 GWB).

Absatz 2

Gemäß Absatz 2 unterliegen Unternehmen, die vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Pflicht zur diskriminierungsfreien Zugangsgewährung verstoßen, zudem der Vorteilsabschöpfung durch die Regulie-

rungsbehörde. Die Regulierungsbehörde kann danach, wenn ein entsprechender Verstoß begangen und dadurch einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt wurde, die Abschöpfung des Vorteils anordnen und dem Unternehmen die Zahlung eines entsprechenden Geldbetrages auferlegen (§ 34 Absatz 1 GWB). Diese verwaltungsrechtliche Sanktion ist subsidiär gegenüber privatrechtlichen, bußgeldrechtlichen und strafrechtlichen Sanktionen mit derselben Wirkung. Das Bruttowertprinzip findet Anwendung.

Zu § 63

Absatz 1

Die Veröffentlichung der Entscheidungen der Regulierungsbehörde dient der Transparenz ihrer Tätigkeit. Sie trägt dazu bei, dass die Unternehmen die Folgen ihres eigenen Handelns und die hierzu bereits ergangene Praxis der Bundesnetzagentur besser abschätzen können. Damit ist auch eine Verringerung weiterer streitiger Verfahren zu erwarten. Die Regelung entspricht im Übrigen einer entsprechenden Veröffentlichungspflicht von Entscheidungen der Bundesnetzagentur nach § 74 EnWG. Diese Veröffentlichung hat datenschutzrechtlich in nicht personenbezogener Form zu erfolgen.

Absatz 2

Die Veröffentlichung soll im Amtsblatt und auf der Internetseite der Regulierungsbehörde erfolgen. Die Veröffentlichung im Amtsblatt als offiziellem Mitteilungsorgan der Regulierungsbehörde stellt eine die dauerhafte Verfügbarkeit und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen der Behörde sicher. Die Veröffentlichung im Internet öffnet die Verfügbarkeit für einen weiteren Personenkreis und stellt ein kostengünstiges, schnelles Mittel der Kommunikation mit dem Markt dar. Die Kombination beider Veröffentlichungswege ermöglicht eine breite Beteiligung des Marktes an den Verfahren der Regulierungsbehörde.

Zu § 64

Absatz 1

Die Regulierungsbehörde führt eine ständige Marktbeobachtung durch, um das Marktgeschehen zu erfassen sowie um an die zur Erfüllung der Überwachungsaufgabe nach § 52 Absatz 1 erforderlichen Informationen zu gelangen. Die Ergebnisse der Marktbeobachtung bilden die Grundlage für den Tätigkeitsbericht nach § 52 Absatz 3. Ferner schafft die Vorschrift ein Instrument, mit dessen Hilfe den Berichtspflichten gegenüber Organen der Europäischen Union genügt werden kann. Die Regulierungsbehörde ist bei der Durchführung eigener Studien auf Informationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Zugangsberechtigten angewiesen. Hierdurch können praxisnahe Regulierungskonzepte entwickelt werden. Soweit die Bundesnetzagentur gesonderte Erhebungen für Studien und Marktanalysen im Einzelfall nach Satz 2 durchführt, ist ein Personenbezug nicht erforderlich; datenschutzrechtlich haben diese Erhebungen daher in nicht personenbezogener Form zu erfolgen.

Absatz 2

Mit dieser Vorschrift sollen die Informationsrechte der Regulierungsbehörde bei der Durchführung der Marktbeobachtung geregelt werden. Danach kann die Regulierungsbehörde in dem im Gesetz bestimmten Rahmen auch außerhalb von konkreten Prüfungen Informationen und Daten von Unternehmen erhalten. Hierbei handelt es sich vor allem um technische und wirtschaftliche Kennzahlen. Die Informationsrechte bestehen gegenüber Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten. Zur Erlangung der erforderlichen Informationen stehen der Regulierungsbehörde die Durchsetzungsbefugnisse nach § 56 Absatz 3 und Absatz 4 zur Verfügung.

Abschnitt 3

Zu § 65

Die Vorschrift lehnt sich an die entsprechende Regelung in § 138 TKG an. Die der Norm zugrunde liegenden Fragen des Umgangs mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse stellen sich in regulierungsbehördlichen Verfahren aller Sektoren.

Nach § 99 Absatz 1 Satz 1 VwGO sind die Behörden im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zur Vorlage von Urkunden oder Akten oder zur Erteilung von Auskünften verpflichtet. Die dem Gericht vorgelegten Akten können nach § 100 VwGO, der Ausfluss des Grundsatzes des rechtlichen Gehörs ist, von den am Verfahren Beteiligten eingesehen werden. Besondere Geheimhaltungsinteressen können die Behörde aber nach § 99 Absatz 1 Satz 2 VwGO berechtigen oder verpflichten, von der Vorlage der Unterlagen an das Gericht abzusehen. Zu den Geheimhaltungsinteressen gehören Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse eines Beteiligten, die nicht über das Akteneinsichtsrecht des § 100 VwGO zugänglich werden sollen. Der Streit über die Vorlageberechtigung oder -verpflichtung der Behörde wird nach § 99 Absatz 2 VwGO in einem verwaltungsgerichtlichen Zwischenverfahren („In-camera-Verfahren“) entschieden. Das in § 99 Absatz 2 VwGO allgemein vorgesehene Verfahren kann in eisenbahnregulierungsrechtlichen Streitigkeiten, in denen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse oft ein zentraler Gegenstand der zugrundeliegenden Verwaltungsentscheidung sind, verfahrensverzögernd wirken.

§ 65 schafft daher für das eisenbahnregulierungsrechtliche Verwaltungsstreitverfahren eine Sondervorschrift für den Zwischenstreit über die Geheimhaltungsbedürftigkeit von Unterlagen. Über die Vorlagepflicht oder -berechtigung soll das Gericht der Hauptsache entscheiden. Ferner werden die für das Gericht maßgeblichen Abwägungskriterien im Gesetz ausdrücklich genannt und es wird die für § 99 Absatz 2 VwGO zum Teil umstrittene Frage klargestellt, dass in dem Zwischenverfahren nicht nur der Fall der Vorlageverweigerung, sondern auch der Fall zu entscheiden ist, dass ein Beteiligter aus Heimschutzgründen die von der Behörde beabsichtigte Vorlage verhindern will. Schließlich wird der das Zwischenverfahren einleitende Antrag an eine Frist gebunden.

Absatz 1

Absatz 1 verweist für die Vorlage- und Auskunftspflicht der Bundesnetzagentur auf die allgemeine Regelung des § 99 Absatz 1 VwGO, der Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse als Vorgänge, die „ihrem Wesen nach geheim gehalten werden müssen“ erfasst. An die Stelle der nach § 99 Absatz 1 VwGO entscheidenden obersten Aufsichtsbehörde tritt die Bundesnetzagentur.

Absatz 2

Absatz 2 stellt den Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen sicher, indem das Gericht auf Antrag einer Partei durch Beschluss feststellt, ob die Unterlagen vorzulegen sind oder vorgelegt werden dürfen. Zuständig für die im Zwischenverfahren zu treffende Entscheidung ist abweichend von § 99 Absatz 2 VwGO das Gericht der Hauptsache. Der Antrag kann von allen am Verfahren Beteiligten gestellt werden; der Entwurf stellt ausdrücklich klar, dass in dem Zwischenverfahren sowohl über die Entscheidung der Behörde, die Aktenvorlage zu verweigern, als auch über die Entscheidung, die Akten offen zu legen, zu befinden ist. Satz 2 konkretisiert die für die Abwägungsentscheidung des Gerichts zugrunde zu legenden Maßstäbe. Entscheidungskriterium ist zum einen die Frage der Entscheidungserheblichkeit, zum anderen, ob andere Möglichkeiten der Sachaufklärung nicht bestehen. Schließlich ist das Interesse an der Vorlage der Unterlagen, das insbesondere das Interesse an einer vollkommenen Sachaufklärung erfasst, gegen das Interesse des Betroffenen an der Geheimhaltung der nach Artikel 14 Absatz 1 GG geschützten Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse abzuwägen.

Absatz 3

Absatz 3 regelt das in den Fällen des Absatzes 2 anzuwendende Verfahren. Bewussten Verfahrensverzögerungen durch Beteiligte wird durch die Einführung einer Antragsfrist vorgebeugt. Der Antrag ist innerhalb eines Monats zu stellen, nachdem das Gericht die Beteiligten über die Vorlage- oder Nichtvorlageentscheidung der Bundesnetzagentur in Kenntnis gesetzt hat. Die Sätze 2 und 3 enthalten die auch in § 99 Absatz 2 VwGO vorgesehenen zentralen Regelungen des vom Gericht über die Frage der Vorlageverpflichtung oder -berechtigung durchzuführenden In-camera-Verfahrens. Die Bundesnetzagentur hat die Unterlagen auf Aufforderung des Gerichts vorzulegen; das Akteneinsichtsrecht der Beteiligten nach § 100 VwGO gilt für diese Unterlagen nicht.

Absatz 4

Absatz 4 entspricht der gleich lautenden Vorschrift des § 99 Absatz 2 Satz 10 VwGO und gewährleistet die Geheimhaltung der Entscheidung des Gerichts.

Absatz 5

Absatz 5 gewährt dem Betroffenen die Beschwerdemöglichkeit gegen eine Entscheidung des Gerichts, wonach die Unterlagen vorzulegen sind oder vorgelegt werden dürfen. Im Hinblick auf Artikel 14 Absatz 1 GG soll die Beschwerde in diesen Fällen möglich sein, da eine Offenlegungsentscheidung des Gerichts endgültigen Charakter hat und im Falle ihrer Rechtswidrigkeit ein irreversibler Schaden droht. Im anderen Falle kann der Beteiligte im Interesse der Verfahrensbeschleunigung auf die Anfechtbarkeit der Entscheidung im Rahmen der Hauptsacheentscheidung verwiesen werden. Bei fehlerhafter Verneinung der Vorlagepflicht wird regelmäßig von einem Verfahrensmangel nach § 132 Absatz 2 Nummer 3 VwGO (Verstoß gegen den Grundsatz des rechtlichen Gehörs) auszugehen sein. Zuständig für die Entscheidung über die Beschwerde ist das Bundesverwaltungsgericht und zwar der für die Hauptsache zuständige Revisions Senat. Die Befassung des nach § 189 VwGO zu bildenden Fachsenates wäre aus denselben Gründen unzweckmäßig, aus denen in Absatz 2 – abweichend von § 99 Absatz 2 VwGO – die Entscheidung durch das Gericht der Hauptsache vorgesehen ist. Für die Beschwerde gilt die allgemeine Zweiwochenfrist des § 147 Absatz 1 VwGO. Entsprechend Satz 5, der an § 99 Absatz 2 Satz 14 VwGO angelehnt ist, sind Absatz 3 Satz 2 und 3 sowie Absatz 4 auch für das Beschwerdeverfahren anwendbar, so dass auch im Beschwerdeverfahren die Geheimhaltungspflichten gewahrt sind.

Absatz 6 und Absatz 7

Absatz 6 normiert ein Verwertungsverbot für die Fälle, in denen das Gericht entschieden hat, dass Unterlagen nicht vorzulegen sind. Die von dieser Entscheidung betroffenen Unterlagen oder Angaben dürfen der gerichtlichen Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden. Die dem Gericht für das Zwischenverfahren vorgelegten Unterlagen sind der Bundesnetzagentur umgehend zurückzureichen. Etwas anderes gilt jedoch, wenn alle Beteiligten damit einverstanden sind, dass die betroffenen Unterlagen oder Angaben der gerichtlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden. In diesem Fall kann das Gericht eine In-camera-Entscheidung treffen, da ein wirksamer Verzicht auf das Recht auf rechtliches Gehör nach Artikel 103 Absatz 1 GG vorliegt.

Zu § 66

Die Regelung ist so ausgestaltet, dass eine verbindliche, endgültige Entscheidung in einer angemessenen Verfahrensdauer erreicht wird.

Absatz 1

Wie schon bislang in § 37 AEG geregelt, haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur keine aufschiebende Wirkung. Regelmäßig besteht ein Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit der Regulierungsentscheidungen. Die bisherige Regelung hat sich bewährt und wurde auf die im ERegG neu hinzu gekommenen Befugnisse erstreckt. Die sofortige Vollziehbarkeit der Regulierungsentscheidungen ist eine wesentliche Grundlage einer effizienten Regulierung. Sie verschafft den Unternehmen die – für die Vorbereitung und Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen – notwendige Planungssicherheit. § 137 TKG enthält für den Telekommunikationssektor eine entsprechende Bestimmung.

Absatz 2

Zur Beschleunigung der Verfahren wird auf die Durchführung eines Vorverfahrens verzichtet. Die Adressaten einer Regulierungsverfügung können damit unmittelbar den Klageweg beschreiten. Die Regelung trägt so dazu bei, früher Rechtssicherheit über strittige Fragen zu erhalten.

Absatz 3

In den Fällen der Entgeltgenehmigung nach §§ 33, 43 sind nicht nur die jeweils am Verfahren beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen klagebefugt, sondern ebenfalls alle Zugangsberechtigten, die die fragliche Infrastruktur während der Geltungsdauer der Genehmigung nutzen wollen. Die Klagebefugnis ist die notwendige Kompensation für den Wegfall ihres Antragsrechts auf nachträgliche Überprüfung eines Entgelts. Die im bisherigen § 14f AEG vorgesehenen Antragsverfahren sind in § 60 ERegG hinsichtlich genehmigter Entgelte ausgeschlossen. Kommt das Gericht im Verfahren des

einstweiligen Rechtsschutzes zu der Einschätzung, dass der Antrag eines Zugangsberechtigten mit überwiegender Wahrscheinlichkeit begründet ist, kann es ein vorläufiges Entgelt festsetzen. Die Regelung stellt sicher, dass auch bei Anordnung der aufschiebenden Wirkung gegen die behördliche Entgeltgenehmigung (vorläufige) Entgelte durch den Infrastrukturbetreiber erhoben werden können.

Absatz 4

Die rechtliche Überprüfung von Beschlusskammerentscheidungen wird auf grundsätzlich zwei Instanzen im Hauptsacheverfahren beschränkt. Eingangsstanz ist das Oberverwaltungsgericht, so dass eine hohe fachliche Kontinuität gewahrt wird. Die Revision zum Bundesverwaltungsgericht ist bei entsprechender Zulassung möglich. Für den einstweiligen Rechtsschutz ist nach §§ 80, 123 VwGO das Gericht der Hauptsache zuständig.

Diese Regelung dient ebenfalls der Beschleunigung der Verfahren und trägt damit dazu bei, früher Rechts- und Planungssicherheit über strittige Fragen zu erhalten. Der Wegfall einer möglichen Instanz wird durch das formalisierte, gerichtsähnliche Beschlusskammerverfahren kompensiert. Der Faktor Zeit besitzt für den von technischer und wirtschaftlicher Komplexität gekennzeichneten Eisenbahnsektor besondere Bedeutung. Er ist wesentlich für die Förderung von Wettbewerb im ehemals monopolistisch geprägten Eisenbahnmarkt. Für die Wettbewerbsunternehmen ist es essenziell, möglichst schnell eine abschließende, rechtsgültige Entscheidung über die Zugangsansprüche und -bedingungen zu erhalten.

Zu § 67

Die Regelung, die § 139 TKG entspricht, soll gewährleisten, dass die Regulierungsbehörde auch an bürgerlich-rechtlichen eisenbahnrechtlichen Streitigkeiten beteiligt werden kann. Die Beteiligung ist beschränkt auf Streitigkeiten, die sich aus dem ERegG ergeben. Hierunter fallen beispielsweise zivilgerichtliche Verfahren, in denen über die ERegG-Konformität von Infrastrukturnutzungsentgelten oder über das Zustandekommen von Infrastrukturnutzungsverträgen gestritten wird. Ausgenommen sind hingegen zivilrechtliche Streitigkeiten, in denen rechtliche Vorgaben des ERegG nur Vorfragen für Rechtsgrundlagen aus anderen Gesetzen bilden. Die Datenübermittlungen haben unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben zu erfolgen.

Abschnitt 4

Zu § 68

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 35 AEG.

Zu § 69

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 36 AEG. Die Monopolkommission berät die Bundesregierung in Fragen der Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt. Absatz 2 stellt gemäß der bisherigen Praxis klar, dass die Sondergutachten für die Bundesregierung erstellt werden und von dieser unverzüglich an die gesetzgebenden Körperschaften weitergeleitet werden. § 52 Absatz 3 sieht vor, dass die Bundesnetzagentur künftig ebenfalls alle zwei Jahre, ihren Tätigkeitsbericht vorlegt. Dies geschieht zu dem gleichen Zeitpunkt, indem die Monopolkommission ihr Sondergutachten veröffentlicht.

Teil 4

Die Überwachung der Entflechtungsvorschriften wird vom Eisenbahnbundesamt auf die Bundesnetzagentur übertragen.

Teil 5

Zu § 70

Die Vorschrift basiert auf der bisherigen Regelung in § 26 AEG.

Absatz 1

Absatz 1 erhält eine Verordnungsermächtigung für Regelungsvorgaben für kostenbasierte Entgeltbildung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, d. h. die nähere Ausgestaltung der in §§ 39 bis 42 verankerten Anreizregulierung. Die Vorschrift ist Grundlage für eine entsprechende Verordnung und legt die wesentlichen Inhalte fest.

Die bereits in §§ 39 bis 42 angelegten Bestandteile des Verfahrens für eine Anreizregulierung werden hier im Einzelnen aufgeführt und insoweit eine weitere Ausgestaltung durch Rechtsverordnung ermöglicht.

Nummer 1

Die nähere Ausgestaltung der Anreizregulierung, z. B. das Verfahren, ist in allgemeiner Weise zu regeln.

Nummer 2 bis 5

Es können zudem konkreter Ausführungen über die Bildung von Preisobergrenzen und das Verfahren zu deren Bildung und die Maßgrößen in der Verordnung enthalten sein, um §§ 39 bis 42 weiter zu konkretisieren. Auch kann die Korbbildung ausführlicher geregelt werden.

Nummer 6 bis 9

Die bereits in §§ 39 bis 42 angelegten Bestandteile des Verfahrens einer Anreizregulierung können in der Verordnung detaillierter ausgestaltet und konkretisiert werden.

Nummer 10

Hinzu kommen Angaben darüber, in welchen Fällen und unter welchen Voraussetzungen die Regulierungsbehörde im Rahmen der Durchführung der Anreizregulierung Festlegungen treffen kann.

Nummer 11

Auch die Datenerhebung und -verwertung durch die BNetzA und die damit zusammenhängenden Fragen können durch Verordnung geregelt werden.

Absatz 2

Absatz 2 regelt die Ausgestaltung von umweltbezogenen Entgeltbestandteilen nach § 45 Absatz 3 im Wege der Rechtsverordnung.

Dabei ist im Einzelnen dargelegt, welche Sachverhalte das BMVBS in eine Rechtsverordnung zur Ausgestaltung einer Preisdifferenzierung nach Lärmauswirkung des Schienengüterverkehrs einbeziehen kann. Absatz 2 Satz 2 greift eine Formulierung aus dem Recast der EU-Richtlinie 2001/14 auf. Unter der Voraussetzung, dass dem Straßengüterverkehr ebenfalls umweltbezogene Auswirkungen des Verkehrs angelastet werden, wird dem nationalen Ordnungsgeber das Recht eingeräumt, abweichend von § 45 Absatz 3 Satz 4 dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch umweltbezogene Entgeltbestandteile zusätzliche Einnahmen zukommen zu lassen und über deren Verwendung zu entscheiden. Damit wäre es möglich, innerhalb des Eisenbahnsektors zusätzliche Einnahmen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu generieren, über deren Verwendung, z. B. für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, der Ordnungsgeber entscheidet. Ein solcher Mechanismus würde die Verantwortlichkeit des Eisenbahnsektors für die Auswahl effizienter Ansätze zum Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm stärken.

Absatz 3

Rechtsverordnungen nach Absatz 1 kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung aufgrund der damit einhergehenden Auswirkung auf den Anwendungsbereich des Gesetzes und den Regulierungsmaßstab und die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassen.

Absatz 4

Rechtsverordnungen nach Absatz 2 kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung aufgrund der damit einhergehenden Auswirkung auf den Anwendungsbereich des Gesetzes und den Regulierungsmaßstab, die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Berücksichtigung umwelt- und anliegerschützender Aspekte nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen.

Zu § 71

Die Regelungsschwerpunkte des Gesetzes im Entgeltbereich wurden, soweit sie Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen begründen, zur Ermöglichung einer besseren Durchsetzung bußgeldbewehrt. Dieses Bedürfnis ist der engen Fristbindung des Verfahrens geschuldet.

Absatz 1

Absatz 1 listet die relevanten Tatbestände auf.

Absatz 2

Absatz 2 regelt die zulässige Höhe von Geldbußen für Ordnungswidrigkeiten. Die Höhe berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Absatz 3

Absatz 3 regelt die Zuständigkeit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten.

Zu § 72

Für das Inkrafttreten einiger Regelungen, die mit erheblichem Vorlauf ein neues System einführen, erscheint es sinnvoll, gesonderte Übergangsvorschriften vorzusehen und nicht auf das allgemeine Inkrafttreten des Gesetzes abzustellen.

Artikel 2

Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 AEG)

Die Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten ist eines der Ziele des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Parallel soll die entsprechende Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz bestehen bleiben, da beide Gesetze im Zusammenhang stehen. Zudem soll deutlich werden, dass neben dem sicheren Betrieb und dem Verkehrsangebot auf dem Schienennetz auch die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur in den gesetzlichen Grenzen Ziel des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 2 Absatz 3b AEG)

Die Vorschrift wird durch die Regelung für Werksbahnen in § 2 Absatz 10 überholt.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 3c AEG)

Grundlage bereits des bisherigen § 2 Absatz 3 c AEG war die Darstellung der Serviceeinrichtungen aus Anhang II Nummer 2 lit. b) bis h) der Richtlinie 2001/14 sowie Art. 10 Absatz 3 und 6, Art. 10a Absatz 1 lit. c) und d) in Verbindung mit Anhang I der Richtlinie 91/440/EWG. Der Begriff der Serviceeinrichtungen wird durch deren abschließende Aufzählung näher bestimmt. Um die tatsächlichen Infrastrukturverhältnisse im Eisenbahnsektor widerzuspiegeln und Unsicherheiten in der praktischen Anwendung auszuschließen, wurde die Regelung um diejenigen betrieblich relevanten Serviceeinrichtungen der Eisenbahn ergänzt, welche gesetzlich bisher nicht ausdrücklich abgebildet waren. Sie dient damit der Absicherung der bisherigen Praxis sowie der Schaffung von Rechtssicherheit.

Die Definition der Personenbahnhöfe in Nummer 2 entspricht der geplanten Regelung auf europäischer Ebene. Unter den Begriff der Personenbahnhöfe fallen auch einzelne Bahnsteige oder sonstige Haltepunkte.

Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen sind für die Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen häufig unverzichtbar. Nach dem Katalog des bisherigen § 2 Absatz 3c AEG musste z. B. die einzelne Ladestelle dem Begriff des „Güterbahnhofs“ zugeordnet werden. Die ausdrückliche Erwähnung der Zuführungs- und Rangiergleise verdeutlicht, dass auch einzelne Gleise, bei denen die Annahme eines „Rangierbahnhofs“ eher fernliegt, zu den Serviceeinrichtungen zählen. So sind in aller Regel z. B. Industriestammgleise keine Schienenwege im Sinne von Absatz 6, sondern Serviceeinrichtungen. In Nummer 9 wird durch die Verwendung des Begriffs „Hafenbahnen“ klargestellt, dass nur die Eisenbahninfrastruktur eines Hafens und nicht der gesamte Hafen dem Eisenbahnrecht, das heißt dem AEG sowie den regulierungsrechtlichen Vorschriften des ERegG unterliegt.

Zu Nummer 2 Buchstabe c (§ 2 Absatz 10 AEG)

Die Vorschriften zu den sog. Werksbahnen werden für das AEG und zugleich mit Geltung auch für das ERegG neu gefasst. In der Praxis haben die bisherigen Regelungen zu vielfachen Problemen geführt. Werksbahnen sind häufig historisch gewachsene Eisenbahninfrastrukturen, über die der Betreiber – etwa ein Unternehmen des produzierenden Gewerbes – auf seinem Firmengelände den eigenen Güterverkehr abgewickelt hat. Heute befindet sich aber häufig nicht nur das Unternehmen, welches die Eisenbahninfrastruktur betreibt, auf dem Werksgelände, sondern in modernen Industrie- oder Chemie-parks sind vielfach dritte Unternehmen angesiedelt. Die Strukturen und Nutzerinteressen auf modernen Werksbahngeländen haben sich damit signifikant verändert. Die Neuregelung dient dazu, die Interessen des die Eisenbahninfrastruktur betreibenden Unternehmens und diejenigen der angeschlossenen dritten Unternehmen bzw. der die Transporte durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen besser in Einklang zu bringen. Diese Definition der Werksbahn entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 2 Absatz 3b und § 14 Absatz 1 Satz 4 AEG. Allerdings wird in Satz 2 der Neuregelung klargestellt, dass eine Werksbahn auch dann vorliegen kann, wenn die Transporte für ein Unternehmen durchgeführt werden, das mit dem Betreiber der Werksbahn gesellschaftsrechtlich verbunden ist. Innerbetrieblicher Transport oder die An- und Ablieferung von Gütern im Sinne der Definition liegt nur dann vor, wenn diese Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Produktion von oder dem Handel mit Gütern des die Werksbahn betreibenden Unternehmens bzw. der mit ihm verbundenen Unternehmen steht. Daher können z. B. auch Werkstätten oder Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erfasst sein, wenn diese allein für die Eisenbahnfahrzeuge des Betreibers der Werksbahn oder für das von ihm beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Allerdings genügt es nicht, wenn die Werkstatt oder Einrichtung für die Brennstoffaufnahme von einem Unternehmen betrieben wird, dessen Geschäftszweck nicht die Produktion von oder der Handel mit Gütern, sondern das Erbringen von Transportleistungen ist.

Gemäß Satz 3 der Neuregelung steht es dem Vorliegen der Voraussetzungen einer Werksbahn nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder sonstiger Anlieger durchgeführt werden. Im Unterschied zu Satz 2 müssen diese Eisenbahnunternehmen mit dem die Werksbahn betreibenden Unternehmen nicht gesellschaftsrechtlich verbunden sein. Auf einem Werksgelände angesiedelte Unternehmen, die mangels eigener Eisenbahninfrastruktur keine Eisenbahnen sind, stehen dem Vorliegen der Voraussetzungen einer Werksbahn erst recht nicht entgegen.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 2 AEG)

Um einen Gleichklang mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz zu erreichen, wird klargestellt, dass Werksbahnen im Sinne von § 2 Absatz 10 AEG und § 9 ERegG in der Systematik des AEG als nicht-öffentliche Eisenbahnen gelten.

Zu Nummer 4 Buchstabe a (§ 5a Absatz 4 AEG)

Zur Klarstellung, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden auch ohne konkreten Verdacht eines Rechtsverstößes Überwachungsmaßnahmen durchführen und die in Absatz 4 geregelten Rechte zur Durchführung ihrer Aufgaben ausüben und Forderungen stellen dürfen, ist die Einfügung der Worte „auch verdachtsunabhängig“ erforderlich. Wenn die Aufsichtsbehörden die in Absatz 4 geregelten Rechte nur bei einem Hinweis auf oder einer Beschwerde über einen Rechtsverstoß geltend machen dürften, wäre die Aufsicht auf wenige nicht repräsentative Fälle beschränkt, nicht bekannt gewordene Rechts-

verstöße blieben stets ungeahndet und systematische Stichproben wären nicht möglich. Die Norm ist an das gleichermaßen von einem konkreten Verdacht unabhängige Informationsrecht der Regulierungsbehörde im Regulierungsgesetz angelehnt. Sie ist erforderlich zur Bewältigung der Aufgabe der präventiven Gefahrenabwehr und zur Steuerung von Überwachungsmaßnahmen sowie zur Information für anschließende Aufsichtsverfahren. Auch für Verlängerung der Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen nach § 7a und 7c AEG ist eine verdachtsunabhängige Überwachung unerlässlich. Die in den Ziffern 1-4 geregelten Rechte werden textlich an die Rechte der Regulierungsbehörden im ERegG (§ 56) angepasst.

Zu Ziffer 1: Zuweilen kann es für eine effektive Aufsicht vor allem bei akuter Gefahr im Betrieb erforderlich sein, die genannten Orte auch außerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten.

Zu Ziffer 3: Die Erweiterung auf Dateien, Daten und informationstechnische Systeme ist erforderlich, um den modernen Formen der Datenspeicherung und der elektronischen Aktenführung gerecht zu werden. Die bisher in Ziffer 3 geregelte Einsichtnahme durch die Behörde wird weder den Erfordernissen der Nachweisführung noch denen der Aktenführung gerecht.

Soweit in den Informationen personenbezogene Daten enthalten sind, sind die Vorgaben von § 9 Bundesdatenschutzgesetz und der Anlage zu § 9 zu beachten.

Zu Nummer 4 Buchstabe b (§ 5a Absatz 5 AEG)

Klargestellt werden soll, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden zur Durchführung aller ihrer Aufgaben, auch der nicht typisch aufsichtlichen Aufgaben nach diesem Gesetz - wie der Gefahrenabwehr oder der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten - Auskünfte, Nachweise, Hilfsmittel oder Hilfsdienste verlangen können. Dies soll wiederum auch verdachtsunabhängig geschehen können (Siehe Begründung zur Verdachtsunabhängigkeit der Aufsicht zu § 5a Absatz 4). Durch den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, an den die Aufsichtsbehörden auch bei der Ausübung der in Absatz 4 und 5 aufgeführten Rechte gebunden sind, und die Erforderlichkeit zur Durchführung der Behördenaufgaben werden ausufernde Forderungen der Aufsichtsbehörden verhindert. Da in der aufsichtlichen Praxis oft streitig ist, welche Auskünfte zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht zu erteilen und Unterlagen herauszugeben sind, werden diese in Absatz 5 Ziffer 1 konkret aufgeführt. Der Hinweis auf personenbezogene Daten an dieser Stelle macht deutlich, dass die Herausgabe von Unterlagen und Erteilung von Auskünften zum Beispiel nicht deshalb verweigert werden kann, weil der Name des Bearbeiters auftaucht. Naturgemäß dürften personenbezogene Daten außer in Form des Namens eines Bearbeiters praktisch nicht vorkommen. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes finden Anwendung. Die Daten über die Leistungsfähigkeit und das aktuell zu erwartende Verkehrsaufkommen werden beispielsweise bei der Kapazitätsüberwachung nach § 11 AEG benötigt, das Sicherheitsmanagement bei der Instandhaltungsüberwachung und der Sicherheitsbescheinigung, die Fahrzeugbestände und ihr Zustand im Rahmen der Überwachung der Sicherheit der Fahrzeuge und ihres Betriebes, Daten über die Ausstattung und den Zustand der Infrastruktur im Rahmen der Überwachung der Sicherheit der Infrastruktur.

Zu Nummer 4 Buchstabe c (§ 5a Absatz 5a)

Hintergrund sind häufiger auftretende Sachverhalte, bei denen durch Drittnutzung von Bahnanlagen Gefahren für den Bahnbetrieb oder die Sicherheit der Bahnanlagen ausgehen oder ausgehen können. Fallbeispiele sind Diskotheken in Empfangsgebäuden, die im Brandfall durch das Empfangsgebäude die Besucher evakuieren, ohne dass entsprechende Rettungswege bereitstehen. Weitere Fälle sind die kommerzielle Nutzung von Brückenbögen, in denen unzulässig hohe Brandlasten eingetragen werden oder Geschäfte in Empfangsgebäuden, deren Inhaber den Aufsichtsbehörden den Zutritt verweigern, wenn diese Brandschauen durchführen oder die Standsicherheit des Gebäudes überprüfen wollen. Anweisungen in den vorgenannten Fällen sind an die Nutzer der Bahnanlagen zu richten, da von ihnen die Gefahren für den Bahnbetrieb ausgehen. Das Eisenbahnrecht allerdings lässt in § 5a Absatz 2 AEG grundsätzlich nur Anweisungen an Eisenbahnen zu. Damit die Eisenbahnaufsichtsbehörden auch hier tätig werden können, erfolgt die Anpassung der Rechtslage. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere durch § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes und der Anlage zu § 9 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes sind zu beachten.

Zu Nummer 4 Buchstabe d (§ 5a Absatz 6 AEG)

Die Aufsichtsbehörde kann verdachtsunabhängig tätig werden. Das heißt nicht, dass sie vollkommen frei ist in der Entscheidung darüber, wann sie tätig wird. Sie muss im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben handeln und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Die Aufsichtsbehörde kann ihrem Überwachungsauftrag aber nur dann nachkommen, wenn sie auch ohne konkreten Verdacht die Einhaltung der geltenden Vorschriften (z. B. in Stichproben) überprüfen kann. (Vgl. hierzu auch Begründung der Verdachtsunabhängigkeit in § 5a Absatz 4 AEG und § 56 Absatz 3 ERegG)

Zu Nummer 5 (§ 6 Absatz 3a AEG)

Die Vorschrift soll die Erteilung von Doppelgenehmigungen durch Bundes- und Landesbehörde bei der Übernahme von Eisenbahninfrastruktur verhindern, durch die Rechtsunsicherheit über den für den Betrieb der Infrastruktur Verantwortlichen entstehen würde. Für Betreiber, Zugangsberechtigte, Genehmigungs-, Aufsichts-, Regulierungs- Vollzugsbehörden und Feuerwehr muss eindeutig erkennbar sein, wer zu welcher Zeit inwieweit verpflichtet ist.

Zu Nummer 6

Die Entflechtungs-Vorschriften werden der Überwachung durch die Bundesnetzagentur unterstellt. Aufgrund der Wettbewerbsrelevanz der §§ 8 bis 9a ist dies sachlich geboten.

Zu Nummer 7 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1 Satz 1)

Die Einführung einer Genehmigungspflicht für Stilllegungen von Serviceeinrichtungen ist eine für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Kapazität des Schienennetzes besonders wichtige Neuregelung. Strecken sind nur nutzbar, wenn die für den Betrieb erforderlichen Serviceeinrichtungen in ausreichendem Maße vorhanden sind und unterhalten werden. Gerade der stark wachsende Güterverkehr benötigt Serviceeinrichtungen wie Abstell- und Rangiergleise, Verladeeinrichtungen und Ladegleise, die in der Vergangenheit bei schwächerem Güterverkehrsvolumen in großem Umfang durch verschiedene Betreiber der Serviceeinrichtungen stillgelegt wurden. Die Verpflichtung, Zugang zu den Serviceeinrichtungen zu gewähren und diese zu unterhalten, kann ohne die hiermit eingeführte Genehmigungspflicht durch betreiberseitige Stilllegung unterlaufen werden, da das Zugangsrecht nur auf betriebener Infrastruktur gegeben ist und die Stilllegung die während des Betriebes bestehende Unterhaltungspflicht beendet. Aus der Genehmigungspflicht resultiert die Betriebspflicht für Serviceeinrichtungen – die Pflicht, die Infrastruktur bis zur Genehmigung der Stilllegung im zuletzt planfestgestellten, während des Verfahrens im betriebsbereiten Zustand zu erhalten. Um eine dauernde Einstellung des Betriebes handelt es sich nur, wenn die Infrastruktur nicht an verkehrlich gleich geeigneter Stelle vollständig kompensiert wird, was der Betreiber zur Vermeidung eines Stilllegungsverfahrens der Genehmigungsbehörde nachweisen muss.

Eine Stilllegung darf nur dann möglich sein, wenn der Weiterbetrieb auch unter Berücksichtigung der absehbaren kurzfristigen Entwicklung des Verkehrs und der laufenden Vorhaltekosten unzumutbar ist oder wenn die wirtschaftlichen Gründe für die Stilllegung die verkehrlichen Gründe für die Vorhaltung überwiegen und wenn die Verhandlungen auf ein Angebot zur Übernahme der Einrichtung erfolglos geblieben sind.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 Satz 4 AEG)

Manche Serviceeinrichtungen aber auch manche Teile von Strecken (wie z. B. Verbindungskurven) lassen sich im Einzelfall nicht gesondert betreiben. In diesen Fällen ist ein Angebot zur Übernahme des Betriebes an Dritte nicht sinnvoll. Es steht dem Betreiber wenn möglich frei, die Infrastruktur an gleich geeigneter Stelle zu kompensieren und so ein Verfahren nach § 11 AEG zu vermeiden. Die Geeignetheit der Kompensation hat er dann allerdings der Genehmigungsbehörde nachzuweisen. Der Betreiber hat ggf. auch die Möglichkeit, den Betrieb im Namen und auf Kosten des übernehmenden Unternehmens fortzusetzen, wenn er dies vertraglich mit dem Übernehmer vereinbart und sicherheitliche Erwägungen nicht entgegenstehen.

Zu Nummer 8 (§ 12 Absatz 3 AEG)

Hier wird die bestehende Problematik, dass formal eine uneingeschränkte Genehmigungspflicht für internationale Tarife besteht, aufgegriffen und § 12 AEG insoweit angepasst. Die faktisch kaum mög-

liche Prüfung der Vielfalt von internationalen, grenzüberschreitenden Tarifen und die formal bestehende Genehmigungspflicht stehen hier im Konflikt. Die Verzichtsmöglichkeit der Genehmigungsbehörde, die bis 2007 in § 12 Absatz 3 verankert war und insbesondere für internationale Tarife genutzt wurde, wird daher wieder in den aktuellen Absatz 3 aufgenommen.

Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Satz 2 AEG)

Es handelt sich um eine bloße Anpassung des Verweises, da der bisherige § 14 AEG sich nunmehr in § 4 ERegG findet.

Zu Nummer 9 Buchstabe b (§ 13 Absatz 3 AEG)

Die neu eingeführte Vorschrift regelt den Anschluss von Hinterliegern an Werksbahnen und trägt damit den häufig gegebenen örtlichen Verhältnissen, dass der Hinterlieger keine eigene direkte Anbindungsmöglichkeit hat, Rechnung. Die Vorschrift soll eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ermöglichen. In Satz 2 enthält die Norm eine Regelung, die das Anschlussrecht ausschließt, wenn ein Anschluss die betriebliche Nutzung durch die Werksbahn unzumutbar beeinträchtigen würde. Die jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden entscheiden im Einzelfall bei Konflikten zwischen Werksbahn und Hinterlieger auf Antrag über die Bedingungen des Anschlusses und über die Angemessenheit der Kosten mit vertragsersetzender Wirkung.

Zu Nummer 10 (§ 14 AEG neu)

Mit der Vorschrift soll ein zentrales Eisenbahninfrastrukturkataster beim Eisenbahn-Bundesamt geschaffen werden, dessen Informationen den Genehmigungs-, Aufsichts-, Regulierungs-, Bahnpolizeibehörden und der Feuerwehr elektronisch zugänglich sind und von ihnen im Rahmen ihrer Aufgaben genutzt werden kann. Betreiber erhalten auf Wunsch Auskünfte über gespeicherte Informationen, die ihre Infrastruktur oder anschließende Infrastruktur betreffen. Dritten sollen Informationen aus dem Kataster auf Antrag bei Nachweis eines berechtigten Interesses - zu dem das ernstliche Zugangsinteresse gehört - erteilt werden.

Ziel der Schaffung eines zentralen Katasters ist es, die Vielzahl der verschiedenen Infrastrukturunternehmen und deren Infrastruktur auch im Detail mittels Lageplänen zu erfassen, voneinander abgrenzen zu können und die Informationen den Behörden einfach und schnell - vor allem im Notfall- zugänglich zu machen. Gleichzeitig soll eine Grundlage für die Entgeltregulierung und die Marktbeobachtung - durch die Regulierungsbehörde und auch für die Marktteilnehmer - geschaffen werden. Trotz intensiver eigener Bemühungen verfügt die Regulierungsbehörde nicht über die vollständige Kenntnis aller ihrer Überwachung unterliegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das zentrale Kataster versetzt die Regulierungsbehörde in die Lage, herauszufinden, welche Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihrer Überwachung unterliegen. Bisher ist dies aufgrund der Vielzahl der verschiedenartigsten Infrastrukturen (allein etwa 700 Serviceeinrichtungen), deren Betreiberwechsel und Stilllegung nicht genehmigungs- oder anzeigespflichtig und den Behörden daher nicht bekannt sind, nicht möglich. Regulierung, Aufsicht und Notfallmanagement werden erheblich erschwert, wenn der verantwortliche Betreiber und die von ihm zu betreibende Infrastruktur erst durch umfangreichen Schriftwechsel ermittelt werden kann.

Die Infrastrukturerfassung ist daher Voraussetzung für die Regulierung und die Überwachung des Erhaltes dieser Infrastruktur im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben. Auch Zugangsberechtigte haben, insbesondere im Bereich der nicht genehmigungspflichtigen Serviceeinrichtungen, häufig nicht die erforderlichen Informationen über den Betreiber. Es bedarf daher mehr Transparenz.

Da das Eisenbahn-Bundesamt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes aufgrund der LuFV, der Lärmkartierung und im Rahmen der Genehmigung von Infrastruktur bereits ein Register führt und darüber hinaus die Informationen der Aufsichtsbehörden der Länder über nichtbundeseigene Infrastruktur zusammengetragen hat, ist die Zuweisung der Aufgabe zur Aufsichtsbehörde des Bundes sinnvoll und kostengünstig. Die zentrale Erfassung ist allerdings nur für alle effektiv, wenn das Kataster den übrigen in § 14 aufgeführten Behörden leicht zugänglich gemacht wird.

Die Einführung eines Katasters soll jedoch die Betreiber der Infrastruktur nicht über Gebühr belasten. Sie sollen innerhalb der in § 38 Absatz 9 geregelten Übergangsfrist von 6 Monaten aktuelle Lagepläne (über welche sie bereits verfügen) über die zuletzt zu betreibende Infrastruktur und ihre Kontaktdaten übersenden. Nach der Ersterfassung haben sie nur noch Änderungen der Kontaktdaten und jede Änderung des Umfanges ihrer Infrastruktur (durch z. B. Übertragungen des Betriebes, Erweiterungen, Stilllegungen oder Rückbauten) mitzuteilen (sofern nicht vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt und dort bekannt). Sie müssen allerdings diese Änderungen unverzüglich melden, das heißt ohne schuldhaftes Zögern. Das ist erforderlich, um das Kataster stets auf dem aktuellen Stand zu halten, die vom Betreiber abhängigen Zuständigkeiten der Bundes- und Landesbehörden und der übrigen genannten Behörden voneinander abgrenzen zu können und die Regulierung, die sich nur auf betriebene Infrastruktur bezieht, zu ermöglichen. Die Meldung von Veränderungen des Umfanges ist mittels neuer Lagepläne ohne großen Aufwand machbar. Daten, welche die Betreiber bereits in den SNB oder NBS veröffentlichten, wie z. B. zulässige Streckengeschwindigkeiten, Achslasten oder zugelassene Verkehrsarten müssen sie nicht im Kataster aufführen, weil sonst der Meldeaufwand zu groß würde.

Da für Werksbahnen andere Pflichten gelten, haben diese Bahnen Angaben darüber zu machen, ob sie ausschließlich für den eigenen Güterverkehr oder den Güterantransport und Güterabtransport eines mit ihnen verbundenen Unternehmens betrieben werden (vgl. § 2 Absatz 10).

Infrastrukturbetreiber sollen die Informationen über ihre eigene Infrastruktur sowie die angrenzenden Anschlüsse erhalten, Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse jedoch nur bei Einverständnis des Betroffenen. Im Übrigen gilt das Informationsfreiheitsgesetz.

Zu Nummer 11 (§§ 14 a-14 g AEG)

Die Vorschriften im AEG sind durch die Regelungen in §§ 4, 6, 8, 21, 22, 23, 52, 56 und 58 bis 60 des ERegG überholt.

Zu Nummer 12 Buchstabe a (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und 7 AEG)

Nummer 6 und Nummer 7 ist durch die Regelungen des ERegG überholt. Die bestehende Ermächtigungsgrundlage soll auch nach Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes fortbestehen.

Zu Nummer 12 Buchstabe b (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 AEG)

Es wird klargestellt, dass die Verordnungsermächtigungen sich auch auf Amtshandlungen der Bundesnetzagentur nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz erstreckt.

Zu Nummer 13 (§ 35 AEG)

Die bisherige Vorschrift im AEG ist in § 68 ERegG aufgegangen.

Die neue Vorschrift entspricht § 532 ERegG. Sie enthält im Wesentlichen die Regelungen aus § 14b Absatz 2 und 3 AEG und wurde den Regelungen des § 123 TKG sowie des § 58 EnWG angenähert.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift sieht vor, dass die Regulierungsbehörde, die Eisenbahnaufsichtsbehörden und die Kartellbehörden gegenseitig Informationen, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben benötigt werden, austauschen. Die Norm dient dazu, die Verfahren der jeweiligen Behörden effizienter zu gestalten. Sofern eine Behörde über Daten verfügt, die auch von einer der anderen Behörden genutzt werden können, können die Behörden die Daten direkt austauschen und müssen das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht erneut um Auskunft bitten. Der Informationsaustausch erfasst auch, soweit erforderlich, personenbezogene Daten und Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, da sonst die überlassenen Informationen regelmäßig nicht verwendbar sind. Datenschutzrechtliche Vorgaben sind zu beachten. Sämtliche übermittelten Informationen sind in Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde unter Beachtung datenschutzrechtlicher Vorgaben, insbesondere des Bundesdatenschutzgesetzes, verwertbar und können ihrer Entscheidung zugrunde gelegt werden. Die Regelungen in diesem Absatz enthalten Rechte und Pflichten für alle in Absatz 1 genannten Behörden.

Zu Absatz 2

Diese Vorschrift geht über die allgemeine Regelung des Absatzes 1 zur gegenseitigen Information und zur Möglichkeit gegenseitiger Stellungnahmen in den genannten Fällen hinaus. Die Regelung stellt sicher, dass die Behörden aktiv und gemeinsam auf kongruente Entscheidungen hin arbeiten. Typische Fälle der Betroffenheit auch der Regulierungsbehörde sind benannt.

Die Benehmensregelung zwischen den Behörden ist vor folgendem Hintergrund zu sehen:

Anders als im Bereich der Planfeststellung gibt es in diesem Fall keine Genehmigung einer Behörde, die alle anderen ersetzt. Es bleibt also bei der alleinigen Zuständigkeit jeder Behörde in ihrem gesetzlich zugewiesenen Zuständigkeitsbereich.

Die Benehmensregelung ist für folgenden Fall gedacht: Wenn eine Behörde innerhalb ihrer Zuständigkeit entscheidet, kann das Auswirkungen auf Entscheidungen der anderen Behörde haben. Durch die Benehmensherstellung müssen die Auswirkungen der eigenen Entscheidung auf die andere Behörde berücksichtigt werden. Gleichwohl entscheidet die Behörde, die das Benehmen herstellt, alleine.

Andere Fälle bedürfen keiner gesetzlichen Regelung. Ein in der Praxis häufig vorkommender Fall ist folgender: Eine Behörde hat einen Sachverhalt zu entscheiden und ist nur für einen Teilbereich alleine zuständig. Sie muss dann die Entscheidung der anderen Behörde einholen, bevor sie entscheidet. Für diesen Fall ist keine gesetzliche Regelung erforderlich, da Behörden ohnehin nur innerhalb ihrer Zuständigkeit entscheiden. Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Enthalten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sicherheitliche Festlegungen, entscheidet darüber das Eisenbahn-Bundesamt, gibt es mehrere Möglichkeiten einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, entscheidet über die Auswahl die Bundesnetzagentur unter dem Gesichtspunkt des diskriminierungsfreien Wettbewerbs. Der Weg dazu ist die Information des Eisenbahn-Bundesamts: Die fragliche Regelung wird dem Eisenbahn-Bundesamt durch die Bundesnetzagentur mitgeteilt. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet, ob es die Regelung aus sicherheitlicher Sicht für tragbar oder untragbar hält. Ist Letzteres nicht der Fall, genehmigt die Bundesnetzagentur die Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Daher werden spiegelbildliche Regelungen des Benehmens im ERegG (§ 53) und im AEG eingeführt.

Zu Nummer 14 (§ 36 AEG)

Die Vorschrift ist § 125 TKG nachgebildet und an § 55 ERegG angepasst. Sie trägt der technischen Komplexität des Eisenbahnsektors sowie der Vielzahl der auf dem Eisenbahnmarkt verkehrenden Fahrzeuge und der Vielzahl der geltenden internationalen und nationalen technischen Vorschriften und Spezifikationen Rechnung. Die wissenschaftliche Beratung und die Bildung von Kommissionen u.a. zur Beratung bei der Anerkennung von Regeln der Technik, bei der Erarbeitung von Verwaltungsrichtlinien und der Weiterentwicklung der Aufsicht sind für die Eisenbahnaufsicht erforderlich. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere auch über die Datenverarbeitung nicht-öffentlicher Stellen sind zu beachten.

Zu Nummer 15 (§ 37 AEG)

Nach Artikel 8 i. V. m. Anhang 2 der Fahrgastrechte-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sind sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, Abweichungen vom Fahrplan mitzuteilen. Da eine doppelte Information unnötige Kosten verursacht und keinen Mehrwert für den Fahrgast bringt, legt das Gesetz eine Zuständigkeit fest, die durch Absprachen geändert werden kann. Da es hier um die Information der Fahrgäste auf dem Bahnhof geht, wird die vorrangige Zuständigkeit den Betreibern der Personbahnhöfe zugeordnet, da diese die Information einfacher geben können.

Zu Nummer 16 Buchstabe a (§ 38 Absatz 2 Satz 1 AEG)

Die Zugangsregelungen zur Infrastruktur finden sich nunmehr in § 4 ERegG.

Zu Nummer 16 Buchstabe b (§ 38 Absatz 9 AEG)

Durch die Übergangsregelung wird § 14 insoweit ergänzt, dass eine Anzeigepflicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Infrastrukturen, die bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits betrieben werden, eingeführt wird. Nur so kann die Vollständigkeit des Katasters nach § 14 erreicht werden.

**Artikel 3
Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes**

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 1 Satz 1 BEVVG)

Die Abgrenzung ist nicht länger erforderlich, da die Aufgaben der Regulierungsbehörde nunmehr im ERegG geregelt werden.

Zu Nummer 2 (§ 4 BEVVG)

Die Aufgaben der Regulierungsbehörde werden nunmehr im ERegG geregelt.

**Artikel 4
Änderung des Bundesnetzagenturgesetzes**

Es handelt sich hier um eine redaktionelle Änderung.

**Artikel 5
Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung**

Die Vorschriften wurden in das ERegG integriert.

**Artikel 6
Inkrafttreten**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

elektronische Vorab-Fassung

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes geprüft.

<u>Zusammenfassung</u>	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	
Jährliche Belastung	Rd. 3,6 Mio. Euro ?
Einmalige Belastung:	Rd. 650.000 Euro ?
Jährliche Entlastung:	Rd. 300.000 Euro ?
Verwaltung	
Jährliche Belastung:	2,3 Mio. Euro ?
Einmalige Belastung:	Rd. 100.000 Euro ?
Entlastung in geringer Höhe	
Der Nationale Normenkontrollrat hält die Darstellung des Erfüllungsaufwandes für nicht ausreichend plausibel und nachvollziehbar. Mögliche Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft.	

I. Votum

Der Nationale Normenkontrollrat hält die Darstellung des Erfüllungsaufwandes für nicht ausreichend plausibel und nachvollziehbar. Mögliche Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft.

II. Plausibilität des Erfüllungsaufwandes

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist nach Auffassung des Nationalen Normenkontrollrats nicht ausreichend plausibel dargestellt.

Mit dem o.g. Entwurf erhält die Bundesnetzagentur eine Reihe von Befugnissen. Daraus resultieren zahlreiche Informationspflichten für die Unternehmen. Im Rahmen der Entgeltregulierung beispielsweise sollen die Entgelte von Betreibern von Schienenwegen und von Betreibern von Personenbahnhöfen künftig auf Grundlage einer Anreizregulierung genehmigt werden. Um die Anreizregulierung durchzuführen, benötigt die Bundesnetzagentur Informationen in großem Umfang (z.B.: für die Ermittlung der Ist-Kosten, der Produktivitätsfortschritte, der Preissteigerungsraten; zur Bestimmung der Preisobergrenze). Dazu haben Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Personenbahnhöfen verschiedene Berichte (z.B.: über die Ermittlung der Entgelte oder für die Bestimmung der Preisobergrenze über Kosten und Erlöse) zu erstellen und nebst Anhang an die Bundesnetzagentur zu übermitteln.

Weiterhin gelten die gesetzlichen Anforderungen für alle Unternehmen in gleicher Weise. Es wird keine Unterscheidung zwischen kleinen, mittleren und großen Unternehmen vorgenommen. Es ist jedoch anzunehmen, dass - je nach Größe des Unternehmens - die Bindung der vorhandenen Ressourcen für die Erstellung und Übermittlung der zahlreichen Informationen zu unterschiedlich hohen Belastungen führen wird. In der Praxis werden in der großen

Zahl kleiner und mittlerer Eisenbahnunternehmen regelmäßig Vorgänge mit Beteiligung der Bundesnetzagentur auf der Ebene der Geschäftsführer/Vorstände, Eisenbahnbetriebsleiter und Prokuristen bearbeitet. Dies stellt eine nicht zu unterschätzende zusätzliche Belastung dar.

Der Erfüllungsaufwand ist daher offenbar zu niedrig angesetzt. Von den Verbänden wird der jährliche Aufwand für die Unternehmen, der allein aus der Entgeltregulierung und der Marktbeobachtung resultiert, auf über 4 Mio. Euro geschätzt. Es ist daher bedauerlich, dass die Verbände, nachdem für die betroffenen Unternehmen wichtige Punkte des Gesetzentwurfs geändert wurden, nicht erneut konsultiert wurden. Erst mit der Anhörung der Betroffenen ist eine verlässliche und begründete Schätzung des Aufwands möglich. Dieser Tatsache sollte Rechnung getragen werden. Die im Gesetzentwurf geschaffene Möglichkeit von Ausnahmen zur Entlastung der Unternehmen erscheint hier als nicht ausreichend.

III. Darstellung der Alternativen

Zu dem sollte geprüft werden und entsprechend den Vorgaben der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien in den Ausführungen zum Gesetzentwurf dargestellt werden, inwieweit es zu den vorgesehenen Regelungen möglicherweise kostengünstigere Regelungsalternativen gibt. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Vielzahl der zu übermittelnden Informationen der Unternehmen an die Bundesnetzagentur für den Bereich der Entgeltregulierung.

Das Ressort hat hierzu im Vorblatt des Gesetzentwurfs lediglich eine für den Bereich der Erbringung von Rangierdienstleistungen geprüfte Alternative dargestellt.

Nach den Ausführungen des Gesetzentwurfs ist primäres Ziel, den Wettbewerb auf der Schiene zu stärken und eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor zu erreichen.

Der Nationale Normenkontrollrat stellt sich daher die Frage, ob zur Erreichung dieses Ziels, vor allem bevor die vielen kleinen und mittleren betroffenen Unternehmen mit erheblichen jährlichen Kosten belastet werden, nicht kostengünstigere Regelungsalternativen bestehen. Denkbar für die Ermittlung des Anreizsystems ist beispielsweise das Zugrundelegen von im Eisenbahnsektor allgemeingültigen Kennziffern anstelle der zahlreichen Informationen, die von jedem einzelnen Unternehmen zu übermitteln sind. Es ist nicht klar erkennbar, warum nur mit Hilfe einer Vielzahl von kostenträchtigen Einzelinformationen die tatsächlich zu erwartenden Kostenentwicklungen einschätzbar sein sollen.

IV. Einbeziehung des EU-Recast zum 1. Eisenbahnpaket

Es stellt sich auch die Frage, ob der kürzlich von der EU verabschiedete Recast zum 1. Eisenbahnpaket mit in diese Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich einbezogen wurde bzw. in welchem Zusammenhang dies vorgesehen ist.

V. Evaluation

Der Nationale Normenkontrollrat empfiehlt, das Gesetz nach 3 Jahren zu evaluieren, um zu überprüfen, welche Belastungen in der Praxis aufgrund der Neuregelung tatsächlich bei den Unternehmen entstanden sind.

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Die Bundesregierung nimmt zu der Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) wie folgt Stellung.

Die Höhe der Kostenabschätzung des zusätzlichen Erfüllungsaufwands ist plausibel, denn zahlreiche Informations- und Dokumentationspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Entgeltregulierung bestehen bereits nach derzeitiger Rechtslage. Der zusätzlich entstehende Erfüllungsaufwand, soweit im Vorhinein abschätzbar, beschränkt sich nach bestem Wissen auf die dargestellte Höhe.

Die Verbände wurden im Laufe der Erstellung des Gesetzentwurfs entsprechend § 47 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien frühzeitig beteiligt. Die zwischenzeitlich erfolgten Änderungen des Ausgangsentwurfs, die sich in der Kabinettsvorlage widerspiegeln, sind auch auf die Stellungnahmen aus der Verbändeanhörung zurückzuführen.

Der vom NKR angesprochene zusätzliche Verwaltungsaufwand für kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen wird durch Ausnahmeregelungen im Gesetzentwurf beschränkt.

Eine ausführliche Diskussion über Alternativen zu der dem Entwurf zu Grunde zu legende Form der Entgeltregulierung erfolgte im Laufe des Verfahrens des Gesetzentwurfs. Der ursprünglich vorgesehene Ansatz der Entgeltregulierung nach dem Maßstab der Kosten effizienter Leistungserbringung (KeL) wurde aufgegeben. Stattdessen wurde das einfachere und weniger aufwendige Verfahren einer Anreizregulierung aufsetzend auf den tatsächlich anfallenden Kosten gewählt. Dies war auch Ergebnis der kritischen Stellungnahmen zu der Ausgestaltung des ursprünglichen Entwurfs.

Der Gesetzentwurf wurde parallel zu den Verhandlungen auf EU-Ebene zum Recast 1. Eisenbahnpaket erarbeitet. An mehreren Stellen, an denen der Konsens auf europäischer Ebene bereits frühzeitig bestand, konnte dieser bereits im Entwurf berücksichtigt werden.

Die angemahnte Evaluation des Gesetzentwurfs wird erfolgen. Der Eisenbahnsektor und der Wettbewerb in diesem unterliegen ständiger Bewertung. So erstellt die Bundesnetzagentur regelmäßig einen Bericht über ihre Tätigkeit und über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet Eisenbahnen. Auch untersucht die Monopolkommission alle zwei Jahre die Wettbewerbssituation des Eisenbahnsektors und veröffentlicht hierzu ein Gutachten. Insofern wird auch das Erreichen der Ziele des Gesetzes evaluiert werden.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 903. Sitzung am 23. November 2012 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

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.

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.

3. 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 Zu-

gang 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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 Personbahnhöfe einen einheitlichen Zinssatz festzulegen.

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

8. 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 erlöswirksam 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.

9. 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 weitgefaste 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.

10. 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 Personenbahnhöfen 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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 lärmindernde Bremstechnik zu setzen. Sie soll darüber hinaus in mindestens einer weiteren Stufe Anreize für die Anwendung weiterer lärmindernder 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 lärmarmer 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 lärmarmer 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.

16. Zu Artikel 1 (§ 45a - neu -, § 70 Absatz 2a - neu -, § 71 Absatz 1a - neu - ERegG)

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 unzulässigerweise 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 Lärmbelastigung 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 lärmarmen 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. Ausnahmegenehmigungen 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.

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

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.

18. 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.

19. 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 Rechtsweg 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 bahnrrechtlichen Regulierungsverfahren zuständig bleibt.

20. 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.

21. 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 EntschlieÙung zum Bahnlärm gefasst, die u. a. eine Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit 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-Bundesamtes bei übermäßigem Bahnlärm gefordert. Das Bundesverkehrsministerium hatte daraufhin bereits im Januar 2012 eine Prüfung der angeregten Regelung zur Anordnungsbefugnis zugesagt. Da bislang kein Ergebnis über eine solche Prüfung vorgelegt wurde, ist eine erneute Befassung des Bundesrates erforderlich.

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 Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltbereichen.

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.

22. 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.

23. 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.

24. 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 Anschliebers beschränkt werden. Eine Darstellung der vollständigen Infrastruktur, die regelmäßig auf privatem Werksgelände liegt, bedarf es nicht.

25. 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.

26. 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 Haupteisenbahnstrecken nach § 47c BImSchG Berücksichtigung finden.

Die Pflicht zur Veröffentlichung der Messergebnisse dient der Transparenz.

27. 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 resul-

tierenden 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.

28. 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 die Infrastruktur selber bewirtschaften oder eine Eisenbahn des Bundes oder Dritte mit der Bewirtschaftung der Infrastruktur beauftragen. Näheres ist zwischen den Infrastrukturstrukturunternehmen des Bundes, dem Land sowie gegebenenfalls dem vom Land benannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vereinbaren. Das Eigentum der Infrastruktur verbleibt bei den Eisenbahnen des Bundes."'

Begründung:

Die in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz ausformulierte Gemeinwohlverpflichtung des Bundes beinhaltet auch die Pflicht, den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur zu sichern. Um diese Pflicht auf einfachgesetzlicher Ebene zu konkretisieren, wird die bisherige Berichtspflicht aus § 7 um einen Infrastruktur- und Zustandsbericht in § 7a ergänzt. Zudem werden die Regelungen zu Investitionen in § 8 durch einen neuen § 8a ergänzt, der gesetzliche Anforderungen an die dem Netzerhalt dienende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen knüpft. Zudem wird in einem neuen § 8b die Übertragung regionaler Netze geregelt.

Unbeschadet dieser Änderungen bleibt es einer Folgeänderung vorbehalten, die Regelungen zum Ausbau und Neubau der dem SPNV dienenden Infrastruktur vor dem Hintergrund der diesbezüglichen verfassungsrechtlichen Gemeinwohlverpflichtung des Bundes sachgerecht zu konkretisieren.

Zu § 7a Absatz 1

Bisher wird im BSWAG nur die jährliche Aufstellung eines Schienenwegeausbauberichts bestimmt. Jedoch darf neben den Bedarfsplanmaßnahmen auch das Bestandsnetz nicht außer Acht gelassen werden. Der neue § 7a verlangt daher neben der Pflicht zum jährlichen Schienenwegeausbaubericht die Aufstellung eines Berichts über den Zustand und die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Dieser Bericht ist von der Deutschen Bahn AG aufzustellen und zu veröffentlichen.

Zu § 7a Absätze 2 und 3

Der Bericht sollte so detailliert wie möglich die einzelnen Infrastrukturparameter enthalten, um eine Bewertung der Infrastruktur durchführen zu können und die sachgerechte Unterhaltung und Entwicklung des Bestandsnetzes durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn nachzuweisen. Wegen der großen Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs sind Kenngrößen des Infrastruktur- und Zustandsberichts gemeinsam zwischen Bund und Ländern abzustimmen.

Eine detaillierte Darstellung der Kenngrößen ist notwendig, um Nivellierungen der Qualität über das Gesamtnetz betrachtet auszuschließen. Eine regionale Differenzierung der Qualität der Infrastruktur ist auch deswegen erforderlich, weil die Länder über die Mittelverausgabung nach Regionalisierungsgesetz einen herausragenden Beitrag zur Finanzierung leisten. Der Anteil der Ausgaben 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 Infrastrukturmumfang (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 Schienenpersonen-

fernverkehr 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 Infrastrukturmumfang 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.

29. 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.

30. Zu Artikel 3c - neu - (§ 47e Absatz 4 - neu - BImSchG)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3c einzufügen:

'Artikel 3c

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 Eisenbahn-Bundesamt an der Lärmaktionsplanung mit." "

Begründung:

Das Eisenbahn-Bundesamt 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.*

31. 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."
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:

* vgl. hierzu Ziffer 21

"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 Infrastrukturmumfang 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 Grund-

pfandrechte 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.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es handelt sich um ein sachfremdes Thema, das nicht im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Eisenbahnregulierungsgesetz erörtert werden sollte.

Zu Ziffer 2 (Artikel 1 § 2 Absatz 1 Satz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Ziel der Bundesregierung ist ein fairer Wettbewerb von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem gesamten Schienennetz. Bei Schmalspurbahnen ist derzeit eine besondere Wettbewerbsrelevanz jedoch nicht zu erkennen, so dass aus Gründen der Reduzierung des Verwaltungsaufwands eine Herausnahme gerechtfertigt ist.

Zu Ziffer 3 (Artikel 1 § 4 Absatz 10 - neu - ERegG)

Die Bundesregierung greift den Vorschlag des Bundesrates auf, jedoch mit der Maßgabe, dass die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde die Befreiungen erteilt. Denn die Bundesnetzagentur ist zuständige Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz, die die Einhaltung der regulierungsrechtlichen Verpflichtungen überwacht.

Zu Ziffer 4 (Artikel 1 § 28 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2 ERegG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.
Die Antragsformulierung lässt alle Varianten der Finanzierung offen.

Zu Ziffer 5 (Artikel 1 § 31 Satz 2 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Soweit dies für Entgeltgenehmigungsverfahren oder die Anreizregulierung notwendig ist, erhält die Bundesnetzagentur bereits nach dem derzeitigen Entwurf sämtliche erforderlichen Informationen. So führt die Begründung des Regierungsentwurfs aus, dass die Zuordnung zu den Leistungen für die Bundesnetzagentur stets nachvollziehbar sein muss.

Aus gutem Grund ist die Kontrolldichte unterschiedlich für regulierte und nicht regulierte Leistungen. Dies ist systemimmanent. Die Möglichkeit zur zusammengefassten Darstellung reduziert den Verwaltungsaufwand bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an einer Stelle, wo ein Mehr an Informationen nicht erforderlich ist.

Zu Ziffer 6 (Artikel 1 § 35 Absatz 1 Satz 3 - neu - und § 38 Satz 2 - neu – ERegG, Artikel 2 Nummer 5a - neu - (§ 9 Absatz 2 AEG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zu Ziffer 7 (Artikel 1 § 37 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist hinsichtlich der Kapitalverzinsung sachfremd. Auch die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben als Wirtschaftsunternehmen keine Gemeinwohlverpflichtung.

Eine Gemeinwohlverpflichtung hat nach dem Grundgesetz nur der Staat. Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Wirtschaftsunternehmen, denen auch eine angemessene Rendite für ihr Kapital zusteht. Folglich ist hinsichtlich des Eigenkapitals eine einheitliche Verzinsung geboten.

Die im Regierungsentwurf vorgesehene kalkulatorische Fremdkapital-Verzinsung, die auf das jeweilige Unternehmen zugeschnitten ist, trägt den unterschiedlichen Situationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Kapitalmarkt Rechnung.

Zu Ziffer 8 (Artikel 1 § 38 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Regulierung nach dem Verständnis der Bundesregierung bedeutet gerade keine umfassende Kontrolle sämtlicher Entgelte für jegliche Leistungen, sondern nur für die regulierten Leistungen. Davon sollte nicht abgewichen werden. Denn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Wirtschaftsunternehmen. Deren Gewinne in nicht regulierten Bereichen abzuschöpfen und als kostenmindernd für die regulierten Leistungen anzurechnen, würde diesem Grundsatz widersprechen.

Zudem erscheint es einseitig, dass Gewinne aus nicht regulierten Leistungen abgeschöpft werden sollen, Verluste jedoch nicht mitgetragen würden.

Wirtschaftliches Verhalten soll grundsätzlich gefördert und nicht mit negativen Anreizen für das Unternehmen belegt werden, indem eine Abschöpfung von Gewinnen bei nicht regulierten Leistungen erfolgt.

Zu Ziffer 9 (Artikel 1 § 39 Absatz 1 Satz 4 - neu - ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Regierungsentwurf beabsichtigt in eng umrissenen Ausnahmefällen eine Herausnahme von bestimmten Kosten, auf die die Unternehmen keinen Einfluss haben, aus dem der Anreizregulierung unterliegenden Block.

Ein bloßes Einfließen mit unklarer Berücksichtigung in den Preispfad würde dem Gedanken hinter der Entwurfsregelung, dass die ausdrücklich erwähnten Kosten durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht beeinflussbar sind, nicht hinreichend Rechnung tragen. Eine Privilegierung der genannten Aufwendungen ist angemessen, weil hier kein Einsparpotenzial besteht und speziell für die sicherheitserhöhenden Aufwendungen auch ein zusätzlicher Anreiz gegeben werden soll. Daher soll aus Sicht der Bundesregierung eine Privilegierung wie im Regierungsentwurf vorgeschlagen erfolgen.

Zu Ziffer 10 (Artikel 1 § 41 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Nutzungsintensität wird nach EU-Recht und nach dem Entwurf des ERegG bei den Kosten berücksichtigt, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen (fixe und variable Einzelkosten).

Für die volle Deckung der den Infrastrukturbetreibern entstehenden Kosten werden in Deutschland deshalb generell Zuschläge auf die Einzelkosten erhoben, die ebenfalls europarechtskonform sind.

Gemäß Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ist die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnmarktsegmente zu gewährleisten.

Der Entwurf des ERegG differenziert gemäß § 44 Absatz 3 und Absatz 4 ebenfalls nach den o. a. Kosten. Die direkt zurechenbaren Einzelkosten sind von der Nutzungsfähigkeit der einzelnen Marktsegmente abhängig, nur bei der Verteilung der Gemeinkosten wird die Tragfähigkeit der Marktsegmente berücksichtigt. In Übereinstimmung mit EU-Recht soll damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gewährleistet werden.

Zu Ziffer 11 (Artikel 1 § 41 Absatz 2 Satz 3 und 4 - neu - ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Wirtschaftsunternehmen (für die Eisenbahnen des Bundes siehe Artikel 87e Absatz 3 GG). Sämtliche Erlöse, die sie erzielen, werden auf kommerzieller Basis erwirtschaftet.

Würden die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei der Betrachtung ausgeblendet, so würden die Trassenentgelte in den anderen Segmenten unter Umständen steigen. Ein gewisser Ausgleich zwischen den Verkehrsarten ist dem System der Markttragfähigkeit immanent.

Die Berücksichtigung der Markttragfähigkeit der Verkehrsleistungen bzw. der einzelnen Marktsegmente soll eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene insgesamt bewirken und einen Beitrag zu einem weitgehend kostendeckenden Betrieb der Eisenbahninfrastruktur leisten. Zugleich soll damit in allen Segmenten möglichst viel Verkehr auf der Schiene ermöglicht werden.

Durch die erheblichen öffentlichen Zuschüsse in die Eisenbahninfrastruktur, die nicht in die Trassenpreise einfließen, sind überhöhte Preise ohnehin ausgeschlossen.

Zu Ziffer 12 (Artikel 1 § 41 Absatz 5 ERegG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu. Sie weist jedoch darauf hin, dass ein geeignetes Kriterium für die Bewertung der Bedeutung von Personenbahnhöfen, analog zu § 43 Absatz 6 ERegG, das Aufkommen von Reisenden ist. Folgende Formulierung für Artikel 1 § 41 Absatz 5 wird daher vorgeschlagen:

„Die Bundesnetzagentur kann zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ausnahmen von der hier vorgesehenen Regulierung definieren, wenn diese Schienenwege betreiben, die nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind oder Personenbahnhöfe betreiben, die nach dem Aufkommen von Reisenden von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

Die typischerweise auftretenden Fälle, in denen eine Ausnahme von den regulierungsrechtlichen Verpflichtungen angemessen ist, werden durch die Einschränkung der Vorschrift konkretisiert.

Zu Ziffer 13 (Artikel 1 § 43 Absatz 1 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sprechen für die Entwurfsregelung, die die Überprüfung der Entgelte ausschließlich dem Verwaltungsrechtsweg unterwirft.

Welche Maßstäbe darüber hinaus an die „Billigkeit“ der Entgelthöhe angelegt werden sollten und welche Prüfung somit von Zivilgerichten neben der verwaltungsrechtlichen Prüfung durchgeführt werden sollte, ist nicht ersichtlich.

Zu Ziffer 14 (Artikel 1 § 44 Absatz 5 - neu - ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Konzept der Markttragfähigkeit geht von einer Gesamtbetrachtung des Eisenbahnmarktes über alle Segmente hinweg aus; siehe hierzu auch Ziffer 11.

Eine Bevorzugung des Schienenpersonennahverkehrs, wie gefordert, widerspricht im Übrigen dem europäischen Rechtsrahmen, der eine Bemessung von Aufschlägen auf die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs von der Markttragfähigkeit abhängig macht, jedoch keine Ausnahmen für einzelne Verkehrsleistungen vorsieht. Zudem führte ein solcher Ansatz zu einer überproportionalen Belastung im Schienenpersonenfernverkehr und dem Schienengüterverkehr, der sich auch unter intermodalen Gesichtspunkten als ungünstig für den Verkehrsmarkt erweisen würde.

Zu Ziffer 15 (Artikel 1 § 45 Absatz 3 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Zu Ziffer 16 (Artikel 1 § 45a – neu -, § 70 Absatz 2a - neu -, § 71 Absatz 1a - neu- ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Zu Ziffer 17 (Artikel 1 § 52 Absatz 2 Satz 1 und 3 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich unterliegt bereits derzeit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Dies entspricht der Rechtslage in den anderen regulierten Bereichen, in denen eine Fachaufsicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie besteht.

Eine Bundesbehörde im deutschen Rechtssystem kann auf Grund des Prinzips der Rechtsstaatlichkeit sowie der Verantwortung der Bundesregierung gegenüber dem Bundestag keine uneingeschränkte Unabhängigkeit im Sinne eines Fehlens von Fachaufsicht erhalten. Die fachliche Verantwortlichkeit eines jeden Ministers für sein Ressort legt Artikel 65 Grundgesetz fest. Dieser Verantwortung kann sich ein Minister oder eine Ministerin nicht durch eine Delegation der Verantwortung auf eine „unabhängige“ nachgeordnete Behörde entledigen.

Die systematische Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht erfolgt gesondert.

Zu Ziffer 18 (Artikel 1 § 54 Absatz 2 ERegG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Fachaufsicht ist in § 52 ERegG geregelt. Da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Fachaufsicht über den Bereich Eisenbahnen der Bundesnetzagentur inne hat, also für die inhaltliche Arbeit zuständig ist, gehört dazu auch die Bildung der Beschlusskammern gemäß § 54 ERegG.

Die Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als aufgrund der Zuständigkeit für den Eisenbahnverkehr und die entsprechenden rechtlichen Regelungen sachnahe Ministerium entspricht dem Status Quo und hat sich bewährt.

Zu Ziffer 19 (Artikel 1 § 66 Absatz 4 ERegG)

Die Bundesregierung greift das Anliegen des Bundesrates auf, dass das Verwaltungsgericht weiterhin mit Regulierungsstreitigkeiten befasst werden sollte. Sie ist jedoch weiterhin der Auffassung, dass die Oberverwaltungsgerichte einen wesentlichen Beitrag in Regulierungsstreitigkeiten leisten können. Damit ist die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung zu streichen, mit der Folge, dass der Regelfall des dreizügigen Rechtswegs weiterhin Anwendung findet.

Zu Ziffer 20 (Artikel 1 § 67 Absatz 1 ERegG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Dem Vorschlag kann zugestimmt werden, indem ohne Inhaltsänderung § 67 Absatz 1 ERegG wie § 139 Telekommunikationsgesetz gestaltet wird.

Zu Ziffer 21 (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))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Zu Ziffer 22 (Artikel 2 Nummer 6 (§ 9c AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde durch die Bundesnetzagentur zu berücksichtigen sind. Obwohl dies bereits nach der Formulierung des Regierungsentwurfs der Fall ist, ist eine ausdrückliche Nennung der Absätze wie im Antrag vorgeschlagen als Klarstellung unschädlich. Die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde gestalten die Vorschriften aus, so dass eine Berücksichtigung durch die Bundesnetzagentur zu erfolgen hat.

Zu Ziffer 23 (Artikel 2 Nummer 8 (§ 12 Absatz 3 Satz 2 AEG))

Die Bundesregierung greift die Bedenken des Bundesrates auf.

Eine Abweichung zu Ungunsten der Reisenden ist durch die betreffenden Rechtsvorschriften nur in sehr engen Grenzen zugelassen (vgl. § 5 Satz 1 EVO). Um die erforderliche Transparenz in beiden Fallkonstellationen zu gewährleisten, schlägt die Bundesregierung jedoch vor, § 12 Absatz 3 AEG so zu formulieren, dass durch die Streichung des Satzteils „zu Gunsten des Reisenden“ im Antrag auf Abweichungen sowohl zu Gunsten als auch zu Ungunsten hingewiesen werden muss.

Zu Ziffer 24 (Artikel 2 Nummer 10 (§ 14 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Eisenbahninfrastrukturkataster soll gerade zu dem Zweck eingerichtet werden, einen umfassenden Überblick über die in Deutschland vorhandene Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Eine Beschränkung auf Lagepläne öffentlicher Eisenbahninfrastruktur ist daher nicht sachgerecht. Auch die Infrastruktur von Werksbahnen ist dabei von Interesse, zumal eine Öffnung auch jederzeit möglich ist. Die Übersendung von Lageplänen erscheint dabei auch als zumutbarer Aufwand.

Zu Ziffer 25 (Artikel 2 Nummer 10 – neu - (§ 14 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4, 5 und 6 - neu - AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Das Kataster soll für alle diejenigen Stellen zugänglich sein, die die Informationen benötigen. Auch Landespolizeibehörden und Rettungsdienste gehören hierzu.

Zu Ziffer 26 (Artikel 2 Nummer 10a - neu – (§ 14a AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Zu Ziffer 27 (Artikel 2a – neu – (§ 25 DBGrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es handelt sich um ein sachfremdes Thema, das nicht im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Eisenbahnregulierungsgesetz erörtert werden sollte. Die Europäische Kommission hat am 30. Januar 2013 Vorschläge für ein 4. Eisenbahnpaket vorgelegt. Die im 4. Eisenbahnpaket enthaltenen Vorschläge zur weiteren Entflechtung von Eisenbahnverkehrs-unternehmen und Eisenbahninfrastruktur-unternehmen betreffen auch Fragen der Gewinn-verwendung bzw. Gewinnabführung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb einer Holding. Die Bundesregierung wird die Vorschläge sehr genau anschauen und intensiv prüfen.

Zu Ziffer 28 (Artikel 3a – neu – (Inhaltsübersicht § 7a – neu-, §§ 8a und b – neu – BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es handelt sich um ein sachfremdes Thema, das nicht im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Eisenbahnregulierungsgesetz erörtert werden sollte.

Zu Ziffer 29 (Artikel 3b - neu - (§ 43 Absatz 1 Satz 2 BImSchG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Der Vorschlag des Bundesrats zur Abschaffung des Schienenbonus ist im Übrigen bereits Gegenstand der Verhandlungen im Vermittlungsausschuss zum Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Zu Ziffer 30 (Artikel 3c - neu - (§ 47e Absatz 4 - neu - BImSchG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Der Vorschlag des Bundesrats zur Zuweisung der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen an das Eisenbahn-Bundesamt ist im Übrigen bereits Gegenstand der Verhandlungen im Vermittlungsausschuss zum Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Zu Ziffer 31 (Artikel 4a - neu - (§ 26 BEZNG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es handelt sich um ein sachfremdes Thema, das nicht im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Eisenbahnregulierungsgesetz erörtert werden sollte.

Darstellung der Veränderung des Erfüllungsaufwands

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu bzw. greift sein Anliegen auf zu Ziffer 2, 3, 4, 12, 19, 20, 22, 23 und 25.

Die Vorschläge zu Ziffer 4, 12, 19, 20, 22 und 23 lassen den geschätzten Erfüllungsaufwand des Regierungsentwurfs unberührt.

Die Vorschläge 2 und 3 könnten zu einer geringen Reduzierung des Erfüllungsaufwands für die Unternehmen im Vergleich zum Regierungsentwurf führen, indem sie durch Ausnahmeregelungen weniger regulierungsrechtlichen Verpflichtungen unterliegen. Dieser Minderaufwand ist jedoch derzeit nicht bezifferbar, da unklar ist, wie viele Ausnahmen es tatsächlich geben wird.

Der Vorschlag zu Ziffer 25, wonach der Kreis der Zugangsberechtigten zu dem Infrastrukturkataster erweitert wird, wird einen geringen Erfüllungsmehraufwand für das Eisenbahn-Bundesamt bei der Einrichtung des Katasters bewirken, da weitere Zugangsmöglichkeiten als bisher geplant zu schaffen sind. Der Mehraufwand ist jedoch nicht konkret bezifferbar.

elektronische Vorab-Fassung