

Vorschläge für eine Reform des Eisenbahnregulierungsrechts und angrenzender Rechtsgebiete

vorgelegt von Netzwerk Privatbahnen e.V. und mofair e.V.

Autor: Dr. Anselm Grün, Orth Kluth Rechtsanwälte unter Mitwirkung von
Dr. Felix Berschin, KCW GmbH

15. Juli 2010



Vorwort

Gut 15 Jahre nach der Marktöffnung im deutschen Eisenbahnmarkt steht das Eisenbahnregulierungsrecht heute vor großen Herausforderungen. Die etwa 30 aktiven privaten Bahnen, die im Wettbewerb zur Deutschen Bahn in Deutschland Güter- und Personenbeförderung erbringen, sind nach wie vor darauf angewiesen, die Infrastruktur (insbesondere Schienenwege, Bahnhöfe, Terminals und Energieversorgung) ihres größten Mitbewerbers mitzubenutzen. Bis zu 50% der Kosten einer Eisenbahnfahrt entfallen dabei auf die Infrastrukturentgelte, die an den Mitbewerber zu entrichten sind – Kosten, die letztlich die verladende Industrie im Güterverkehr bzw. die Bundesländer im Schienenpersonennahverkehr zu tragen haben. In einer solchen Situation bedarf es eines effektiven Regulierungsrechts, das die durch den fehlenden Wettbewerbsdruck bedingten Ineffizienzen wirksam begrenzt und das Diskriminierungspotential, das von vertikal integrierten Eisenbahnen ausgeht, eindämmt.

Das heutige Eisenbahnregulierungsrecht ist diesen Anforderungen nicht in ausreichendem Maße gewachsen. So dürfen Schienenwegsbetreiber – anders als die Netzbetreiber in der Telekommunikations-, Gas- und Stromwirtschaft – die entstehenden Kosten für ihre Leistungen vollständig und ohne Rücksicht auf Effizienzgesichtspunkte auf die Entgelte umlegen. Auch können auf Schienenwegsbetreiber, die Teil eines integrierten Eisenbahnkonzerns sind, nach dem geltenden Recht in vielfacher Weise Einflüsse durch die der Konzernholding bzw. die Transportgesellschaften ausgeübt werden: Doppelte Vorstandsmandate sind nach geltendem Recht ebenso zulässig wie etwa Weisungen der Holding in Bezug zur Geschäftspolitik des Schienenwegsbetreibers, soweit diese nicht ganz konkret Zugangs- und Entgeltfragen betreffen. Auch eine Karenzzeit für leitende Mitarbeiter, die einen Wechsel von der Netzgesellschaft in die Holding bzw. die Transportgesellschaften (oder umgekehrt) verbieten würde, ist nicht vorgesehen. Die Europäische Kommission sieht in den benannten Punkten – fehlende Effizienzvorgaben bei den Kosten und fehlende Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege – einen Verstoß gegen Europäisches Recht und hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet. Schon aus diesem Grund wird eine Überarbeitung des Eisenbahnregulierungsrechts erforderlich sein. Schwächen weist das Eisenbahnregulierungsrecht

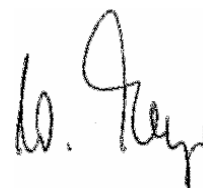
aber auch bei den Befugnissen der Bundesnetzagentur als der zuständigen Regulierungsbehörde auf: Anders als in der Telekommunikations-, Gas-, Strom- und Postregulierung entscheidet die Bundesnetzagentur im Eisenbahnrecht nicht in dem effektiven Beschlusskammerverfahren und es fehlen ihr wesentliche Befugnisse zur Überwachung und zum Einschreiten. Für die wichtigen Fragen der Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege oder der Stilllegung von Strecken oder Bahnhöfen ist sie schon gar nicht zuständig.

Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar und begrüßenswert, dass der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP eine Stärkung des Eisenbahnregulierungsrechts noch in dieser Legislaturperiode vorsieht. Von verschiedenen Stellen wurde dafür bereits gedankliche Vorarbeit geleistet. Zu nennen sind etwa die Vorschläge der Monopolkommission in ihrem Sondergutachten zur Bahn 2009 oder die Ausarbeitung eines Konzepts zur Anreizregulierung durch die Bundesnetzagentur.

Die Verbände Netzwerk Privatbahnen e.V. und mofair e.V., die die Wettbewerbsbahnen im Güter- und Personenverkehr in Deutschland vertreten, wollen zu dieser Diskussion einen konstruktiven Beitrag leisten. Der vorgelegte Entwurf eines reformierten Eisenbahnregulierungsrechts soll Wege aufzeigen, wie die dringendsten Probleme in Übereinstimmung mit den Regulierungstechniken in der Telekommunikations-, Gas-, Strom- und Postregulierung angegangen werden könnten. Der Entwurf konzentriert sich dabei bewusst auf die vordringlichen Punkte und versucht, die bestehende Rechtslage ohne große Brüche behutsam weiterzuentwickeln. Wenn durch diesen Entwurf die notwendige Diskussion beschleunigt und die anstehende Reform des Eisenbahnregulierungsrechts inspiriert würde, – dann hätte er sein Ziel erreicht.



Hartmut Gasser
Vorstandsvorsitzender
Netzwerk Privatbahnen e.V.



Wolfgang Meyer
Präsident
Mofair e.V.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der wichtigsten Änderungsvorschläge

A. Zielsetzung und Vorgehensweise	5
B. Die Änderungen im Überblick	5
I. Entgeltregulierung	5
II. Entflechtung	9
III. Stärkung der Regulierungsbehörde / effektiverer Rechtsschutz	10
IV. Bahnstrom	10
V. Missbrauchsaufsicht	11
VI. Regeln zur Kapazitätszuweisung	11
VII. Bereitstellung von Trassenplanungsinstrumenten	11
VIII. Stilllegungsverfahren	12
IX. Ausschreibung	12
X. Tarif	13

Gesetzestexte

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).....	14
Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Ei- senbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung -EIBV) ...	66
Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG).....	82
Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft - DBGrdG	.83

Begründung

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	84
Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).....	110
Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG).....	113
Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft - DBGrdG	113

Zusammenfassung der wichtigsten Änderungsvorschläge

A. Zielsetzung und Vorgehensweise

Zielsetzung der Änderungsvorschläge zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und zur Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) ist es, die Regulierung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur zu stärken. Die Änderungsvorschläge setzen dabei insbesondere die Forderungen aus dem „Positionspapier Eisenbahnregulierung“ (2009) des Netzwerks Privatbahnen e.V. und von mofair e.V. um.

Die Änderungsvorschläge zum AEG und zur EIBV erfassen zunächst folgende regulierungsrechtlich „klassischen“ Punkte:

- Entgeltregulierung,
- Entflechtung,
- Stärkung der Stellung der Bundesnetzagentur und Effektivierung des Rechtsschutzes.

Darüber hinaus sind auch folgende Punkte in die Änderungen einbezogen worden:

- Bahnstrom,
- Missbrauchsaufsicht,
- Regeln zur Kapazitätszuweisung,
- Bereitstellung von Trassenplanungsinstrumenten,
- Stilllegung,
- Ausschreibung,
- Tarif.

Die Änderungen wurden in die bestehende Systematik von AEG und EIBV integriert. Vermieden werden sollte ein komplettes Neuschreiben des Gesetzes. In Kauf genommen wurde dafür die Fortführung der teilweise systematisch nicht immer stimmigen Aufteilung der Regelungen in das AEG bzw. die EIBV und die Notwendigkeit der Einführung diverser a)-, b)-, etc.-Paragrafen.

B. Die Änderungen im Überblick

I. Entgeltregulierung

1. Entgeltmaßstäbe

Die Entgeltmaßstäbe beantworten die Frage, welche Parameter (insbesondere Kosten und Rendite) bei der Entgeltbildung berücksichtigt werden dürfen und wie diese auf die einzelnen Entgelte zu verteilen sind.

Geregelt sind die Entgeltmaßstäbe bislang in § 14 Abs. 4 AEG (Entgelte für die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege) und § 14 Abs. 5 AEG (Entgelte für Serviceeinrichtungen) und in § 21 Abs. 4 EIBV (Zuweisung spezifischer Kosten nur zur jeweiligen Verkehrsleistung).

Diese Systematik bzw. Aufteilung in einzelne Paragraphen wurde in unserem Vorschlag weitgehend belassen. Vorgeschlagen wird jedoch eine Änderung der inhaltlichen Ausgestaltung der Entgeltmaßstäbe wie folgt:

- Für die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sollte der Entgeltmaßstab der „Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung“ („KEL“) gelten statt wie bislang der Maßstab der Vollkosten (§ 14 Abs. 4 AEG) mit der Ausnahme (i) des Anpassungsbedarfs wenn die KEL aufgrund der historisch gewachsenen Struktur des Betriebes noch nicht darstellbar sind (§ 14 Abs. 4a AEG) und (ii) des bislang schon vorhandenen Marktausschlusstests, aufgrund der besseren Lesbarkeit aus § 14 Abs. 4 ausgegliedert und, in verständlicherem Text, in einen neuen § 14 Abs. 4c AEG verschoben werden sollte.

Den KEL-Maßstab sollte, nach gängiger Definition, als „langfristige zusätzliche Kosten“ plus „leistungsmengenneutrale Gemeinkosten“ zuzüglich „angemessene Rendite“ festgelegt werden. Dieser Maßstab gilt auch im Telekommunikations-, Post- und Energiesektor. Mit dem Begriff der „langfristigen zusätzlichen Kosten“ werden nach allgemeinem Verständnis die Einzelkosten (auch „Grenzkosten“ genannt) erfasst, mit den „leistungsmengenneutrale Gemeinkosten“ die auch „fixen Kosten“ benannten leistungsunabhängigen Kosten. Damit würde Art. 7 Abs. 2 i.V.m. Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG umgesetzt, wonach die Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten Entgelte auf Basis der Vollkosten nur vorsehen dürfen, sofern Effizianzanreize gesetzt werden und der Marktausschlusstest beachtet wird.

- Der Entgeltmaßstab für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen sollten an den Entgeltmaßstab der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege angepasst werden (und zwar im Wege des Verweises, siehe unseren Vorschlag zu § 14 Abs. 5 AEG). Damit würde eine konsistente Entgeltregulierung hergestellt. Bislang gilt für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen ein abweichender, am Kartellrecht orientierter Maßstab.
- Für die in Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen (Rangieren, Wartung, Um-

schlag, etc.) sollte nach unserem Vorschlag ein gesetzlicher Entgeltmaßstab nur noch dann gelten, wenn die Leistungen nur von einem einzigen Anbieter angeboten werden, da ansonsten regelmäßig kein Bedarf für Regulierung besteht. Dies ist auch die Aussage von Art. 7 Abs. 8 der Richtlinie 2001/14/EG. Bislang unterstehen diese Leistungen stets einem gesetzlichen Entgeltmaßstab.

- Gänzlich neu ist unser Vorschlag eines gesetzlichen Entgeltmaßstabs für die Neben- und Zusatzleistungen (Bereitstellung von Brennstoffen, Überwachung von Gefahrguttransporten), wenn auch diese nur von einem Anbieter erbracht werden. Damit wird insoweit erstmals Art. 7 Abs. 8 der Richtlinie 2001/14/EG umgesetzt. Da die Neben- und Zusatzleistungen allein in der EIBV geregelt werden (und dem AEG unbekannt sind), sollte diese Vorgabe in die EIBV aufgenommen werden (Vorschlag: § 21 Abs. 4 EIBV).
- Ebenfalls zu den Entgeltmaßstäben gehört die Frage, wie spezifische Kosten einer Verkehrsleistung (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Güterverkehr) zugeschlüsselt werden. Das bisherige Recht ist dabei widersprüchlich. Nach § 14 Abs. 4 S. 2 AEG kann der Betreiber der Schienenwege nach Ermessen differenzieren, nach § 21 Abs. 4 EIBV darf er die spezifischen Kosten einer Verkehrsleistung nur bei dieser ansetzen. Unser Vorschlag zu § 14 Abs. 4b AEG zielt auf die letztbenannte Alternative, was auch im Einklang mit Art. 7 Abs. 6 S. 2 Richtlinie 2001/14/EG steht, ab.

2. Prüfung der Entgelte durch die Regulierungsbehörde

Bei der Prüfung durch die Regulierungsbehörde, ob die gesetzlichen Entgeltmaßstäbe von den Unternehmen auch eingehalten werden, muss unterschieden werden: (a) Welche formellen Eingriffsbefugnisse hat die Regulierungsbehörde, um gesetzeswidrig gebildete Entgelten zu verhindern? (b) Welche Prüfungsbefugnisse und –methoden stehen der Regulierungsbehörde zu, um zu prüfen, ob die Entgelte gesetzeskonform gebildet wurden und ob sie möglicherweise einschreiten muss?

a. Formelle Eingriffsbefugnisse

aa. Widerspruch

Die einschlägigen Regelungen befinden sich bislang in §§ 14d, 14e und 14f AEG. Sie sehen vor, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Entgelte der Regulierungsbehörde vorzulegen haben und diese dann innerhalb einer Frist widersprechen kann. Vor Ablauf der Frist bzw. bei erfolgtem Widerspruch treten die Entgelte nicht in Kraft. Zudem kann die Regulierungsbehörde bereits in Kraft getretene Entgelte beanstanden und mit Wirkung für die Zukunft untersagen.

Diese Regelungen werden in unserem Vorschlag beibehalten und gelten damit für alle Entgelte, für die das Gesetz gesetzliche Entgeltmaßstäbe aufstellt mit Ausnahme für die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege, für die ein Genehmigungsverfahren vorgeschlagen wird (dazu unter bb). Sie gelten damit insbesondere für die Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für die in den Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen sowie die Zusatz- und Nebenleistungen, sofern diese nur von einem Anbieter erbracht werden.

bb. Genehmigungserfordernis

Für die besonders wichtigen Entgelte für die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege wird – das ist neu – ein Genehmigungserfordernis vorgeschlagen. Wir verorten dieses systematisch im Anschluss an die Regelungen zum Widerspruchsverfahren in § 14g AEG. Damit wird, in Anbetracht der Erkenntnis, dass eine Entgelthöhenkontrolle bislang praktisch nicht stattgefunden hat, die Überwachung der Entgelte für die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege deutlich verschärft und an die Regulierungstechniken im Energie-, Telekommunikations- und Postsektor angeglichen.

b. Prüfungsbefugnisse und –methoden im Rahmen der Entgeltregulierung

Spezielle Prüfungsbefugnisse und –methoden, um zu prüfen, ob die Entgelte gesetzeskonform gebildet werden, stehen der Regulierungsbehörde nach geltender Rechtslage kaum zu. Sie ist auf die sehr allgemeinen (und in ihrer Reichweite stark begrenzten) Befugnisse des § 14c AEG sowie auf das wenig klare und lückenhafte Erfordernis für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ihre Entgeltänderungen gegenüber der Regulierungsbehörde zu begründen (§ 14d S. 2 und 3 AEG) angewiesen.

Vorgeschlagen werden deshalb eigene spezielle entgeltbezogene Prüfungsbefugnisse und –methoden, die sowohl für die Widerspruchslösung (§§ 14d, 14e und 14f AEG) als auch die Genehmigung (§ 14g AEG) gelten und deshalb systematisch im Anschluss daran in § 14h AEG untergebracht sind.

Im Einklang mit den „anerkannten Techniken“ der Entgeltregulierung wird dabei unterschieden zwischen Einzelkostenprüfung (aa) und Anreizregulierung (bb).

aa. Einzelkostenprüfung

Bei der Einzelkostenprüfung überprüft die Regulierungsbehörde die Entgelte auf Basis der angesetzten Kosten, was mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden ist. Die Regelungen dafür schlagen wir in § 14h Abs. 1 bis 5 AEG vor; diese

spiegeln den erreichten Standard im Telekommunikations-, Post- und Energiesektor wider.

bb. Anreizregulierung

Bei der Anreizregulierung verzichtet die Regulierungsbehörde auf die Einzelkostenprüfung und erspart sich so Verwaltungsaufwand. Sie gibt statt dessen einen Deckel vor (bei den Erlösen oder, wie in unserem Vorschlag, bei der Entgelthöhe), der für einen definierten Zeitraum (die „Regulierungsperiode“) gilt und der sich innerhalb dieses Zeitraums automatisch verändert, und zwar am mutmaßlichen Effizienzfortschritt der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der allgemeinen Preissteigerungsrate. Die vorgeschlagene Formulierung (§ 14h Abs. 6 AEG) ist dem Telekommunikationsrecht entlehnt und setzt einen Vorschlag von *Kühling* speziell für das Eisenbahnrecht um.

3. Liste der Entgelte

Die Liste der Entgelte wird nach unserem Vorschlag in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen bzw. die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen integriert (§§ 4 Abs. 2 EIBV [Schienenwege] und § 10 Abs. 1 EIBV [Serviceeinrichtungen]). Dies ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Richtlinie 2001/14/EG geboten.

II. Entflechtung

Die Regelungen zur Unabhängigkeit der öffentlichen Betreiber der Schienenwege sollten nach Maßgabe des Schreibens der Europäischen Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesrepublik Deutschland, mit dem die unzureichende Umsetzung des EU-Rechts gerügt wurde, verschärft werden. Unser Vorschlag für einen überarbeiteten § 9a AEG sieht in Absatz 1 Satz 2 nunmehr u.a. folgende Punkte vor:

- Vermögens- und Ressourcentrennung des Betreibers der Schienenwege und verbundenen Unternehmen (Nr. 1),
- Personelle und weisungsbezogene Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege bezüglich aller Maßnahmen der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung (Nr. 3, 4 und 5),
- Verbot doppelter Vorstandsmandate (Nr. 6),
- Karenzzeit für leitende Mitarbeiter und Vorstände bei konzerninternem Wechsel (Nr. 7 und 8).

Zuständig für §§ 9, 9a AEG ist nach unserem Vorschlag die Regulierungsbehörde, nicht mehr das Eisenbahn-Bundesamt.

Die Regelungen zur Unabhängigkeit der öffentlichen Betreiber der Schienenwege gelten nach unserem Vorschlag auch für die Betreiber von Bahnstromfernleitungen und Personenbahnhöfen (§ 9a Abs. 7 AEG).

Für nicht-wettbewerbsrelevante Infrastrukturen sollen erleichtert Ausnahmen möglich sein (§ 9a Abs. 5 und § 9 Abs. 1e AEG).

In Umsetzung einer Vorgabe des Koalitionsvertrages wird von uns zudem ein Verbot der DB Netz AG vorgeschlagen, Gewinne an die DB-Holding auszuschütten. Da das AEG unternehmensneutral formuliert ist (Stichwort: „symmetrische Regulierung“), regen wir insofern eine Regelung in § 25a Deutsche Bahn Gründungsgesetz an.

III. Stärkung der Regulierungsbehörde / Effektiverer Rechtsschutz

Vorschriften, die das von der Regulierungsbehörde anzuwendende Verfahren regeln, sieht das AEG bislang nicht vor. In §§ 14b und 14c AEG sind lediglich die zugewiesenen Aufgaben und Befugnisse geregelt. Wir schlagen vor, das aus dem Telekommunikations-, Post- und Energiesektor bekannte und deutlich effektivere Beschlusskammerverfahren einzuführen. Wir haben diese Regelungen systematisch stimmig in § 14c AEG (dort Absatz 5 ff.) verortet. Das Beschlusskammerverfahren, bei dem ein Kollegialorgan aufgrund öffentlicher Verhandlung entscheidet, ist justizförmig ausgestaltet. Es bestehen Beiladungsmöglichkeiten für alle *wirtschaftlich* Betroffenen (bislang war nur Beiladung bei *rechtlicher* Betroffenheit möglich). Aus dem Telekommunikations-, Post- und Energiesektor ist bekannt, dass sich insbesondere bei Entgeltgenehmigungen große Teile der Branche beiladen lassen und Stellung nehmen. Wir erwarten uns dies auch für die Eisenbahnbranche.

Zum Rechtsschutz gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde enthält das AEG in § 37 bislang lediglich eine Vorschrift zum Ausschluss der aufschiebenden Bedingung. Mangels weitergehender Vorschriften gilt damit der übliche Verwaltungsweg. Da das Eisenbahnregulierungsrecht „konkretisiertes Kartellrecht“ darstellt, haben wir in unserem Vorschlag in §§ 37 ff. AEG den Rechtsschutz insoweit an das Kartell- und Energiewirtschaftsrecht angepasst, als in der ersten Instanz der Kartellsenat des OLG Düsseldorf und in der zweiten Instanz der Kartellsenat des Bundesgerichtshofs zuständig sind. Zudem schlagen wir eine Beiladungsmöglichkeit für die Regulierungsbehörde zu zivilen Rechtsstreitigkeiten mit Eisenbahnrechtsbezug vor, da die Bundesnetzagentur mit einem solchen Begehren jüngst vor dem Bundesgerichtshof mangels entsprechender Rechtsgrundlagen gescheitert ist. Darüber hinaus sollten in den §§ 37 ff. AEG die Regeln zu zivilen Rechtsstreitigkeiten mit Eisenbahnrechtsbezug an die Regelungen im Energie-, Telekommunikations- und Postsektor angeglichen werden.

IV. Bahnstrom

1. Bahnstromfernleitungen

Die Regulierung des Zugangs zu den Bahnstromfernleitungen (insbesondere Entgeltkontrolle) ist im AEG bislang nicht vorgesehen. Das wird nach unserem Vorschlag auch so belassen, weil insoweit das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) das sachnähere Gesetz ist. Allerdings ist die Anwendbarkeit des EnWG bislang unklar, weil § 1 Abs. 2 AEG besagt, dass das AEG nicht „für die Versorgung von Eisenbahnen mit [...] Fahrstrom“ gilt, es sei denn, im AEG ist dazu etwas speziell geregelt. Nun sind die Bahnstromfernleitungen in § 2 Abs. 3 AEG dergestalt geregelt, dass sie der Eisenbahninfrastruktur zugeordnet werden. Damit kann man sich auf den Standpunkt stellen, der Zugang zu den Bahnstromfernleitungen sei von § 14 AEG mit erfasst und dürfe deshalb nicht mehr durch das EnWG reguliert werden. Da § 14 AEG aber keinerlei spezielle Vorgaben für die Regulierung der Bahnstromfernleitungen aufstellt, liefe die Regulierung nach dieser Ansicht ins Leere. Die Bundesnetzagentur und ihr folgend das OLG Düsseldorf haben daher den gegenteiligen Standpunkt eingenommen, nach dem der Zugang und die Entgelte zu den Bahnstromfernleitungen auf Basis des EnWG reguliert werden können. Indem unser Vorschlag in § 1 Abs. 2 AEG vorsieht, dass das AEG grundsätzlich nicht für die Bahnstromfernleitungen gilt (solange nicht speziell etwas anderes geregelt ist), wird der Standpunkt der Bundesnetzagentur gestärkt und eine Regulierung nach dem EnWG erleichtert.

2. Versorgung mit Fahrstrom

Nach unserem Vorschlag, der die Richtlinie 2001/14/EG umsetzt (dort Anhang II Nr. 3a), ist die Versorgung mit Fahrstrom nunmehr als „Zusatzleistung“ gemäß Anlage 1 Nr. 2 EIBV einzuordnen. Dies hat zur Folge, dass das Diskriminierungsverbot des § 3 Abs. 1 S. 1 EIBV gilt, sofern der Fahrstrom von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen geliefert wird. Da die DB Energie GmbH als Betreiberin der Bahnstromfernleitungen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist (§ 2 Abs. 3 AEG), unterliegt sie bei der Versorgung mit Fahrstrom künftig dem Diskriminierungsverbot. Damit sollte insbesondere die vielfach kritisierte Rabattpraxis künftig unzulässig werden.

V. Missbrauchsaufsicht

Bislang fehlte im AEG eine an das Kartellrecht angelehnte Generalklausel zur Verhinderung von sektorspezifischem Machtmissbrauch, wie sie in den Gesetzen des Telekommunikations-, Post- und Energiesektors bereits besteht. Diese Lücke wird nach unserem Vorschlag bezüglich marktbeherrschender Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Versorger mit Fahrstrom und Vertrieb geschlossen. Wir haben diese Vorschrift im Anschluss an die Entgeltregulierung in § 14j AEG vorgesehen.

VI. Regeln zur Kapazitätszuweisung

In § 9 EIBV sollten die Regelungen zur Konfliktlösung bei der Kapazitätszuweisung mit der Zielsetzung geändert werden, den Schienenpersonennahverkehr gegenüber anderem vertaktetem Verkehr zu stärken.

VII. Bereitstellung von Trassenplanungsinstrumenten

Eine Pflicht des Betreibers der Schienenwege, verbesserte Trassenplanungsinstrumente bereit zu stellen, schlagen wir für § 3 Abs. 1 EIBV vor. Damit werden die Planungsmöglichkeiten für die Zugangsberechtigten deutlich verbessert.

VIII. Stilllegungsverfahren

Das Stilllegungsverfahren in § 11 AEG wird nach unserem Vorschlag an zwei Stellen geändert:

- Zuständigkeit der Regulierungsbehörde statt des Eisenbahn-Bundesamtes (u.a. mit der mittelbaren Folge einer Entscheidung im Beschlusskammerverfahren und Beiladungsmöglichkeit aller wirtschaftlich Betroffenen);
- Einschlägigkeit des Stilllegungsverfahrens auch für „für die Betriebsabwicklung wichtige Serviceeinrichtungen“ (bislang: nur Strecken und Bahnhöfe).

Wir schlagen zudem vor, in § 26 des Bundeseisenbahnneugliederungsgesetzes die Möglichkeit der Aufgabenträger zu stärken, die Übertragung von Infrastruktur der Deutschen Bahn verlangen zu können.

IX. Ausschreibung

§ 15 AEG muss an das Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Unser Vorschlag stellt zudem im Hinblick auf Art. 5 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 klar, dass vorrangig Vergaberecht zu beachten ist.

Vorgeschlagen wird zudem – das ist neu – eine Auferlegungsmöglichkeit, da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 diese selbst im Gegensatz zu ihrer Vorgänger-Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht mehr regelt. Ein Bedarf für Auferlegungen besteht zum einen beim Auslauf von Verkehrsverträgen. Hier kann es aus nicht vorhersehbaren Umständen vorkommen, dass der bisherige Betreiber auch über das Vertragsende hinaus tätig bleiben muss, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten. Zum anderen besteht grundsätzlich bei marktbeherrschenden Unternehmen ein Bedarf für Auferlegungen, da hier hinreichender Wettbewerb fehlen kann. Marktherrschaft kann zum einen großräumig aufgrund der Marktsituation eintreten, sie

kann aber auch bei bestimmten Spezialnetzen wie Gleichstrom-S-Bahn, Schmalspurbahn u.Ä. festzustellen sein. In diesen Fällen muss es zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge weiterhin möglich sein, den Betreiber zur Leistungserfüllung in Anspruch zu nehmen. Hierfür erhält der Betreiber einen entsprechenden Ausgleich, der sich nach insoweit auch abschließenden Vorschriften des Unionsrechts bemisst.

X. Tarif

An Stelle der bisher zersplitterten Genehmigungsverantwortung soll nach unserem Vorschlag in Zukunft allein die Regulierungsbehörde über die Weiterentwicklung der Beförderungsbedingungen entscheiden können. Vorgeschlagen wird auch die von der Monopolkommission geforderte transparente und diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Kooperationen im Bereich Tarif und Vertrieb. Kommt aus dem Markt heraus keine Kooperation zu Stande, dann kann die Regulierungsbehörde auf Antrag festsetzen, zu welchen Bedingungen die Unternehmen zur Kooperation verpflichtet sind. Dabei kann die Regulierungsbehörde nur einen Anstoßtarif vorgeben. Ein solcher Anstoßtarif kombiniert Tarife der einzelnen Betreiber. Insoweit bleibt es bei der Tariffestsetzung durch die einzelnen Betreiber. Soweit die Unternehmen ihr Angebot nicht auf kommerzieller Basis eigenständig festlegen, sondern an gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gebunden sind, die vom Aufgabenträger festgesetzt werden, haben auch die Aufgabenträger miteinander zu kooperieren. Dabei können die Aufgabenträger selbst an dieser Kooperation teilnehmen oder sich sowohl bei der Kooperation mit anderen Aufgabenträgern als auch mit den Kooperationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Dritte, z.B. beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verbundgesellschaften, vertreten lassen.

Gesetzestexte

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

§ 1 Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen

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

(2) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart. Es gilt ferner nicht für die ~~Bahnstromfernleitungen~~ ~~Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom~~, und Telekommunikationsleistungen, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.

(3) Die Vorschriften dieses Gesetzes sind, vorbehaltlich des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a in Verbindung mit Satz 2, nicht anzuwenden, soweit in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen vorgesehen sind.

(4) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs anzuwenden, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

(5) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und daß durch einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Eisenbahnverkehrsleistungen sind die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen in der Lage sein, die Zuförderung sicherzustellen.

(2a) Grenzüberschreitender Güterverkehr sind Verkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte ha-

ben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

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

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

(3a) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn zum Gegenstand hat, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.

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

(3c) Serviceeinrichtungen sind

1. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme,
2. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen,
3. Güterbahnhöfe und -terminals,
4. Rangierbahnhöfe,
5. Zugbildungseinrichtungen,
6. Abstellgleise,
7. Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen und
8. Häfen.

(4) (weggefallen)

(5) Schienenpersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(6) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

(7) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, in Zweifelsfällen im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ob und inwieweit eine Schienenbahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist. Sie entscheiden auch, soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, darüber, ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Absatzes 5 vorliegt.

(8) Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren.

(9) Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen, auch soweit sie über diese Netze hinaus bis in den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs verkehren.

§ 3 Öffentlicher Eisenbahnverkehr

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs-oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen-oder Güterbeförderung benutzen kann (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen),
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen),
3. Betreiber der Schienenwege Zugang zu ihren Schienenwegen gewähren müssen (öffentliche Betreiber der Schienenwege).

(2) Die nicht von Absatz 1 erfassten Eisenbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen.

§ 4 Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Sie sind auch verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

(2) Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt.

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

§ 5 Eisenbahnaufsicht

(1) Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung

1. dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen,
2. des Rechts der Europäischen Gemeinschaften, soweit es Gegenstände dieses Gesetzes oder die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 betrifft,
3. von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, soweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen,

sichergestellt.

(1a) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen sind, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

1. der Bund für

- a) Eisenbahnen des Bundes mit Sitz im Inland,

- b) Eisenbahnen des Bundes ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung oder des Betriebens einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
- c) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,

2. die Länder für

- a) nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Inland,
- b) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich des Betriebens

einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

(1b) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen ist, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

- 1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 Buchstabe a das Land, in dem sie ihren Sitz haben,
- 2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 jeweils das Land, in dem sie ihre Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 2 können die beteiligten Länder etwas anderes vereinbaren.

(1c) Die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde hat auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen.

(1d) Dem Bund obliegt unbeschadet des § 25b die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem

- 1. konventionellen Eisenbahnsystem und
- 2. transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

einzurichten ist. Hierzu wird bei der für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Bundesbehörde eine benannte Stelle eingerichtet.

(1e) Dem Bund obliegt für regelspurige Eisenbahnen

- 1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem;
- 2. die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- 3. die Anerkennung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit sowie das Führen eines Registers über die Schulungseinrichtungen;

4. die Eisenbahnaufsicht, ausgenommen die Überwachung der Beachtung der Vorschriften der §§ 8 bis 13, über nichtbundeseigene Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen;
5. die Eisenbahnaufsicht über das Herstellen und das Inverkehrbringen von Teilen von Teilsystemen, die Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind;
6. die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen festgelegten Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, mit Ausnahme der Regeln von Betreibern von Regionalbahnen und Netzen des Regionalverkehrs;
7. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist;
8. in den Fällen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen muss,
 - a) die Erteilung, Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen und die Überwachung des Fortbestehens der Erteilungsvoraussetzungen;
 - b) die
 - aa) Überwachung des Verfahrens zur Erteilung von Bescheinigungen über die Infrastruktur und die Fahrzeuge, die der Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheines nutzen und führen darf (Bescheinigungen),
 - bb) Überwachung, ob die Erteilungsvoraussetzungen für Bescheinigungen fortbestehen, und die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen,
 - cc) Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Bescheinigungen;
 - c) das Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters;
 - d) die Anerkennung oder Zulassung von
 - aa) Ärzten und Psychologen zur Tauglichkeitsuntersuchung und
 - bb) Prüfern

für die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und Bescheinigungen und deren Überwachung sowie die Führung jeweils eines Registers hierüber.

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr.

(1f) Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Der Bund nimmt die Aufgabe nach Satz 1 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

als Untersuchungsbehörde wahr, soweit

1. es sich um einen schweren Unfall im Sinne des Artikels 3 Buchstabe I der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) handelt oder

2. hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderes als in Nummer 1 genanntes gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

In den übrigen Fällen nimmt das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe nach Satz 1 als Untersuchungsbehörde wahr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im einzelnen Fall jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung nach Satz 4 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit diese zur Durchführung der beauftragten Untersuchungshandlungen erforderlich sind.

(1g) Die für die Unfalluntersuchung zuständigen Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes unterstehen bei der Unfalluntersuchung ausschließlich und unmittelbar den Anordnungen des für die Untersuchung zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, soweit die Anordnungen nicht die dienstliche Stellung der Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes betreffen.

(1h) Die Aufgaben und die Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.

(2) Für den Bund sind zuständig die nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz bestimmten Behörden, für das jeweilige Land die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung und das Eisenbahn-Bundesamt können miteinander vereinbaren, die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Das Eisenbahn-Bundesamt führt die übertragenen Aufgaben nach den Weisungen und für Rechnung des Landes aus. Die Landesregierung kann anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung übertragen. Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch die Stelle, der die Landesregierung nach Satz 4 oder das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Aufgaben übertragen hat.

(3) Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nicht bundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland, soweit es sich um die Durchführung 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 (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland handelt.

Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland, soweit es sich um die Einhaltung von Auflagen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1), zuletzt

~~geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1), betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland handelt.~~

(4) Abweichend von den Absätzen 1a und 1b ist zuständig für die Genehmigung und Einhaltung von Tarifen

1. im Schienenpersonennahverkehr die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat,

2. eines Verkehrs- und Tarifverbundes, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet werden, die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem der jeweilige Verbund seinen Sitz hat.

Hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz im Ausland, ist die Behörde des Landes zuständig, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der genutzten Eisenbahninfrastruktur liegt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung nach Anhörung der Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifs berührten Länder.

(5) Die Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften wird von den nach diesen Vorschriften zuständigen Behörden überwacht. Für Schienenfahrzeuge und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

(6) Auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das auch über den außerhalb des Netzes des Regionalverkehrs liegenden Übergangsbahnhof hinaus Schienenpersonennahverkehr bis in die nächste Stadt mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 betreibt, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Anhörung der beteiligten Länder im Einzelfall anordnen, dass auf dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bestimmungen anzuwenden sind, die für Regionalbahnen gelten, soweit

1. dafür ein besonderes regionales Bedürfnis besteht,
2. das Eisenbahnverkehrsunternehmen die notwendige Befähigung nachgewiesen hat und
3. die Einheitlichkeit der Eisenbahnaufsicht nicht gefährdet wird.

Die Anordnung ist dem Antragsteller und den beteiligten Ländern bekannt zu geben. Sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(7) (weggefallen)

§ 5a Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen, soweit in diesem Gesetz nichts Besonderes bestimmt ist. Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden,

3. Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufern im Sinne des Artikels 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die Fahrkarten für Beförderungen im Schienenpersonenverkehr verkaufen,

die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften erforderlich sind.

(3) Die nach § 5 Abs. 1c zuständige Aufsichtsbehörde hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber nur die Befugnisse nach Absatz 2, Absatz 4 Nr. 2, 4 und Absatz 5. Sie hat die nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 sonst für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Aufsichtsbehörde über Beanstandungen und getroffene Maßnahmen zu unterrichten.

(4) Die nach Absatz 2 Verpflichteten und die für sie tätigen Personen müssen den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht gestatten,

1. Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten,

2. Eisenbahnfahrzeuge zu betreten sowie unentgeltlich und ohne Fahrausweis mitzufahren,

3. Bücher, Geschäftspapiere, Unterlagen, insbesondere Unterlagen, die die Verpflichtung der Eisenbahnen nach den §§ 4, 12 und 14 betreffen, einzusehen,

4. Gegenstände sowie Aufzeichnungen über Fahrtverlauf, Zugmeldungen und Störungen zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse in amtliche Verwahrung zu nehmen.

(5) Die nach Absatz 2 Verpflichteten und die für sie tätigen Personen haben den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,

2. Nachweise zu erbringen,

3. Hilfsmittel zu stellen und 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 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(6) Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme im Inland instand halten, und die für sie tätigen Personen sind verpflichtet, den nach § 5 Abs. 1a, 1b, 1e, 1f und 2 zuständigen Aufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht zu gestatten, Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu untersuchen. Sie haben die dazu 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.

(7) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. Die für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden sind befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; Absatz 5 Satz 3 sowie § 65 Abs. 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten entsprechend.

(8) Den nach § 5 Abs. 1a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden obliegt bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Artikels 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gegen die Vorschriften dieser Verordnung oder einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a erlassenen Rechtsverordnung. Die Zuständigkeit für Beschwerden wegen Gesetzesverstößen eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers bestimmt sich nach der Zuständigkeit für die Eisenbahn, deren Fahrkarten der Reiseveranstalter oder Fahrkartenverkäufer verkauft. Soweit das Eisenbahn-Bundesamt nicht selbst zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist, leitet es eine Beschwerde unverzüglich an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde weiter.

(9) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

§ 6 Erteilung und Versagung der Genehmigung

(1) Ohne Genehmigung darf niemand

1. Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen,
2. als Halter von Eisenbahnfahrzeugen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben. Keiner Genehmigung bedürfen
 1. nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr erbringen und ausschließlich Eisenbahninfrastrukturen benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen,
 2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich Eisenbahninfrastrukturen benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen,
3. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
4. öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben von Serviceeinrichtungen einschließlich der Schienenwege und der Steuerungs- und Sicherungssysteme in Serviceeinrichtungen sowie für die mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen; Satz 1 Nr. 3 bleibt unberührt.

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn

1. der Antragsteller als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind,
2. der Antragsteller als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist,

3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben

und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bieten. Entsprechendes gilt für einen Antragsteller als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, soweit es die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb betrifft und für die von diesem insoweit mit der Führung der Geschäfte bestellten Personen.

(3) Die Genehmigung wird nur erteilt

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung,
2. Haltern von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb,
3. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur.

(4) Gültige Genehmigungen öffentlicher Eisenbahnen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, gelten fort, soweit sie inhaltlich den Anforderungen dieses Gesetzes genügen. Im übrigen ist diesen Eisenbahnen auf Antrag die Genehmigung zu erteilen, ohne daß die Voraussetzungen des Absatzes 2 geprüft werden. Satz 2 gilt nur, sofern die Genehmigung innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beantragt wird.

(5) Antragsteller kann jedes Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland sein.

(6) Die Geltungsdauer der Genehmigung soll in der Regel bei

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen höchstens 15 Jahre,
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen höchstens 50 Jahre betragen.

(7) Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig über die Erteilung, die Änderung oder den Widerruf von Genehmigungen.

(8) Wer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum für Tätigkeiten nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 oder 2 zugelassen ist, bedarf dafür im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1.

(9) Eisenbahnen, die nach dem Recht eines Staates, der nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften oder des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, bedürfen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1, sofern dies zwischenstaatlich vereinbart ist.

(10) Die von den Absätzen 8 und 9 erfassten Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen müssen dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ihre Zulassung nachweisen. § 14 bleibt unberührt.

§ 7 Widerruf der Genehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn eine der Voraus-

setzungen des § 6 Abs. 2 nicht mehr vorliegt. Wenn zu erwarten ist, dass die Wiederherstellung der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 in vertretbarer Zeit möglich ist, kann die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Frist zur Wiederherstellung setzen. Verstreicht die Frist erfolglos, ist die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht die Behörde die Frist verlängert.

(2) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat die Eisenbahn den Nachweis zu führen, daß die ihr gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozialrechtlichen oder steuerrechtlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung machen. Die Mitteilung der Finanzbehörden darf nur für Zwecke eines Widerrufsverfahrens verwendet werden.

(3) (weggefallen)

§ 7a Sicherheitsbescheinigung und nationale Bescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(1) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich des Absatzes 4 nicht am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Satz 1 gilt nicht für Regionalbahnen, die nur im Inland verkehren.

(2) Die Sicherheitsbescheinigung ist für nach Art und räumliche Ausdehnung festgelegte Eisenbahnverkehrsleistungen auf schriftlichen Antrag für die betreffenden Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis erbringt, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen erfüllt.

(3) Die Anforderungen an die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems gelten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als erfüllt, die einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, soweit es sich nicht um Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ein gesonderter Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nr. 1 ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesen Fällen nicht erforderlich.

(4) Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsleistungen erteilte Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Diese Bescheinigung ist auf Antrag für die betreffenden Schienennetze oder die Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen bei

1. Vorlage einer Darstellung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens,
2. Vorlage der nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG erteilten

Bescheinigung und

3. Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die besonderen Anforderungen für den sicheren Betrieb auf dem betreffenden Schienennetz oder den in Frage kommenden Schienenwegen erfüllt.

(5) Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland eine Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung nach Anhörung der für die Genehmigung nach § 6 zuständigen Behörde des Landes.

(6) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Frist Mängel der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Gibt die Behörde dem Antragsteller Gelegenheit, Mängeln der vorgelegten Unterlagen abzuwehren, so ist die Frist nach Satz 1 bis zur Behebung der Mängel gehemmt.

(7) Die Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 und die nationale Bescheinigung nach Absatz 4 gelten, vorbehaltlich des Satzes 3, jeweils für fünf Jahre. Soweit ihre Verlängerung bis spätestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Bescheinigung bis zur Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Verlängerungsantrag als weiterhin erteilt. Die Gültigkeit einer nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 endet in jedem Fall mit Ablauf der Gültigkeit der von der Sicherheitsbehörde des anderen Mitgliedstaates erteilten Bescheinigung im Sinne des Absatzes 4 Satz 1.

(8) Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 oder der nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Bescheinigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

§ 7b Änderungen, Rücknahme und Widerruf der Sicherheitsbescheinigung und nationalen Bescheinigung

(1) Im Falle wesentlicher Änderungen der der Erteilung einer Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 zugrunde liegenden Verhältnisse hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich die Änderung der erteilten Sicherheitsbescheinigung oder der nationalen Bescheinigung zu beantragen.

(2) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann im Falle wesentlicher Änderungen von Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit ganz oder teilweise geändert oder widerrufen werden.

(3) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann ganz oder teilweise widerrufen werden, soweit die in ihr enthaltenen Auflagen nicht erfüllt werden oder die Bescheinigung nicht in der vorgeschriebenen Weise genutzt wird. Satz 1 gilt auch, wenn eine Bescheinigung nicht vor Ablauf eines Jahres nach ihrer Ausstellung genutzt wird.

(4) Im Übrigen bleiben die verwahrungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt.

§ 7c Sicherheitsgenehmigung

(1) Ohne Sicherheitsgenehmigung dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine regelspurige öffentliche Eisenbahninfrastruktur mit Ausnahme von Serviceeinrichtungen oder Netzen des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben, betreiben.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege einschließlich der Steuerungs- und Sicherungssysteme erfüllt.

(3) Der Inhaber der Sicherheitsgenehmigung hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

(4) § 7a Abs. 3 und 5 bis 7 sowie § 7b gelten entsprechend.

§ 7d Anerkennungen

Wer

1. Einrichtungen betreibt, in denen dem Fahr- und Zugbegleitpersonal oder sonstigem, mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Eisenbahnpersonal die erforderlichen technischen Kenntnisse über Fahrzeuge oder über Strecken, die nur mit einer Sicherheitsgenehmigung betrieben werden dürfen, die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren vermittelt werden,
2. Prüfungen für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins oder der Bescheinigung durchführt,
3. als Arzt oder Psychologe Tauglichkeitsuntersuchungen für die Erteilung, Aussetzung oder Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins durchführt oder unter seiner Aufsicht durchführen lässt,

bedarf der Anerkennung durch die zuständige Behörde nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 ergangenen Rechtsverordnung. Satz 1 gilt nicht für Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen nach Satz 1 Nummer 1 betreiben, wenn ihnen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder sie einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist.

§ 7e Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Streckenkenntnisse und die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren durch Schulungen zu vermitteln, soweit Schulungen nicht durch Dritte angeboten werden.

(2) Wer Schulungen im Sinne des Absatzes 1 durchführt, ist verpflichtet,

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen wol-

len, nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungsmöglichkeiten zu gewähren und Bescheinigungen über die Schulungen auszustellen, soweit derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung vorgeschrieben sind;

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren;
3. Triebfahrzeugführern und Auszubildenden nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren, sofern in diesen eine Ausbildung durchgeführt wird, die für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins oder die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist.

(3) Für die Schulungen kann ein angemessenes Entgelt verlangt werden.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren gegenwärtigen und früheren Mitarbeitern auf Verlangen die dort erworbenen Qualifikationen, Erfahrungen sowie Teilnahme an Schulungen zu bescheinigen.

§ 7f Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedarf, bedarf für

1. die Aufnahme des Betriebes,
2. die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt,

der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht. Dem Antragsteller ist der Eingang des Antrags unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.

§ 8 Geschäftsführung der Eisenbahnen

(1) Öffentliche Eisenbahnen müssen in der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung sowie hinsichtlich der verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Kontrolle sowie der internen Rechnungsführung von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften unabhängig sein. Ihr Wirtschaftsplan und ihre Rechnungsführung sind von den Haushalten staatlicher oder kommunaler Gebietskörperschaften zu trennen.

(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht dem Bund gehören und deren Tätigkeit ausschließlich auf den Schienenpersonennahverkehr beschränkt ist,
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nicht dem Bund gehören.

(3) Betreiber der Schienenwege, bei denen es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, müssen, soweit es die Zuweisung von Zugtrassen und die Wegeentgelte betrifft, über eine eigene Leitung, Geschäftsführung, Verwaltung und Rechnungsführung verfügen.

§ 9 Getrennte Rechnungslegung, organisatorische Trennung, unabhängige Entscheidungen

(1) Öffentliche Eisenbahnen,

1. die sowohl Eisenbahnverkehrs-als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind,
2. a) die nur Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist, oder
b) die nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist, verbunden sind, oder
3. die als Eisenbahnverkehrs-oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mutter-oder Tochterunternehmen sind im Verhältnis zu einem Eisenbahninfrastruktur-oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, das öffentliche Eisenbahn ist, haben, auch wenn sie nicht in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft betrieben werden, einen Jahresabschluss und einen Lagebericht nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Bestimmungen des Zweiten Abschnitts des Dritten Buchs des Handelsgesetzbuchs aufzustellen, prüfen zu lassen und offen zu legen. Sind die in Satz 1 genannten Eisenbahnunternehmen Tochterunternehmen eines zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichteten Mutterunternehmens, sind § 264 Abs. 3 und 4 und § 264b des Handelsgesetzbuchs nicht anzuwenden.

(1a) Öffentliche Eisenbahnen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 haben in ihrer Buchführung beide Bereiche zu trennen; hierzu gehören getrennte Konten für die Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Sie haben für jeden Bereich nach Satz 1 und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Bereich je eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine direkte Zuordnung zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvermeidbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge den Konten nach Satz 1 zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.

(1b) Öffentliche Gelder zugunsten eines der beiden Tätigkeitsbereiche nach Absatz 1a Satz 1 dürfen nicht auf den anderen übertragen werden. Dieses Verbot muss auch in der Rechnungslegung der beiden Tätigkeitsbereiche zum Ausdruck kommen. Dies gilt auch für Unternehmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 und 3.

(1c) Beide Tätigkeitsbereiche nach Absatz 1a Satz 1 müssen in Unternehmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen ausgeübt werden. Entscheidungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das dafür zu entrichtende Entgelt sind von dem Unternehmensbereich zu treffen, der die Eisenbahninfrastruktur betreibt. § 9a bleibt unberührt.

(1d) Für öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen, gilt Absatz 1a entsprechend

mit der Maßgabe, dass getrennte Konten sowie eine in den Anhang des Jahresabschlusses aufzunehmende gesonderte Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung nur für den Bereich Schienengüterverkehr aufzustellen sind und an die Stelle dieser Bilanz auch eine Vermögensübersicht treten kann. Öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen sind in den entsprechenden Buchführungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

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

(2) (weggefallen)

~~(3) (weggefallen) Soweit und solange ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, die Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind als auch als auch andere Eisenbahnverkehrsleistungen, sind die Anforderungen aus Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten. Soweit und solange ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen sowohl in Bereichen, in denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder vereinbart werden können, als auch in anderen Bereichen erbringt, sind die Anforderungen des Artikels 1 Abs. 5 Unterabs. 2 Buchstabe a und b der in § 5 Abs. 3 Nr. 2 genannten Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates zu beachten. Auch für die Bereiche, in denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder vereinbart werden können, ist eine gesonderte Rechnung erforderlich. Mindestens muß diese Rechnung den Anforderungen an eine Kosten-Erlös-Rechnung und eine Inventur gemäß § 240 des Handelsgesetzbuchs genügen. Die Rechnung muß den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen. Im Übrigen gilt Absatz 1b entsprechend.~~

§ 9a Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege

(1) Öffentliche Betreiber der Schienenwege müssen rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, ~~soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft.~~ Zur Erreichung der in Satz 1 genannten Ziele sind

1. aus Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber der Schienenwege sind, beide Bereiche jeweils auf eine oder mehrere gesonderte Gesellschaften auszugliedern; ~~der Betreiber der Schienenwege ist dabei mit ausreichenden eigenen Ressourcen für seine Tätigkeiten auszustatten, die nicht dem Vermögen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder mit diesen verbundenen Unternehmen zuzurechnen sein dürfen; zu diesen Ressourcen gehören insbesondere finanzielle Mittel, Personal, materielle und immaterielle Vermögenswerte sowie eine eigene Verwaltung; die Ressourcen des Betreibers der Schienenwege dürfen auch nicht räumlich oder technisch mit dem Vermögen im Zusammenhang stehen, das dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen zuzurechnen ist;~~

2. Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass seine organisatorische Selbstständigkeit gewährleistet ist;

3. ~~alle Maßnahmen der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung des Betreibers der Schienenwege Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zug-~~

~~trassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte~~ nur von dem Personal des Betreibers der Schienenwege zu treffen, das keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt; zu den Maßnahmen der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung des Betreibers der Schienenwege gehören insbesondere

- a) die Planung, Durchführung und Überwachung aller Maßnahmen mit Bezug zum Zugang zu den Schienenwegen, wie insbesondere Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen, die Entscheidungen über die Wegeentgelte und die Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen,
- b) die gerichtliche und außergerichtliche Vertretung sowie die Funktion als Ansprechpartner für Dritte und Behörden wie der Regulierungsbehörde,
- c) die Planung, Durchführung und Überwachung der Geschäftspolitik, insbesondere der Erstellung des Geschäftsplans, der Finanzplanung und Investitionen sowie der Vorschläge zur Gewinnverwendung, der Personalpolitik einschließlich der Einstellung von Personal, Abschlüsse von Verträgen mit Dritten wie insbesondere Zulieferern; Betrieb, Wartung und Ausbau der Schienenwege, Gründung von Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmen,

4. Weisungen Dritter, insbesondere in den Fällen des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 von den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen nach § 15 Aktiengesetz verbundenen Unternehmen gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinem Personal in Bezug auf Maßnahmen der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung des Betreibers der Schienenwege Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte unzulässig;

5. in Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrechtzuerhalten und zu veröffentlichen, die die Einflussnahme von Dritten außerhalb des Betreibers der Schienenwege auf die Maßnahmen der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung des Betreibers der Schienenwege unterbinden; darin ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben; Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der Regulierungsbehörde zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht; der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der Regulierungsbehörde zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;

6. in Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 die Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berechtigten Organs und Aufsichtsräte getrennt zu besetzen; dazu dürfen dem zur gesetzlichen Vertretung berechtigten Organ und dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege keine Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berechtigten Organs oder der Aufsichtsräte von Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 sowie deren Angehörige angehören; dies gilt auch für sonstige Beteiligungen des Mutterunternehmens.

7. in den Fällen des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 leitende Mitarbeiter und Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berechtigten Organs des Betreibers der Schienenwege daran gehindert, nach Beendigung ihrer Tätigkeit für den Betreiber der Schienenwege für einen Zeitraum von zwei Jahren für verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen tätig zu werden mit Ausnahme von verbundenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen;

8. in den Fällen des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 als Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berechtigten Organs des Betreibers der Schienenwege nur solche Personen zugelassen, die vor ihrer Aufnahme in das zur gesetzlichen Vertretung berechnigte Organ des Betreibers der Schienenwege für einen Zeitraum von zwei Jahren nicht für verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen tätig waren und

die die Gewähr dafür bieten, dass die Vorschriften dieses § 9a Absatz 1 beachtet werden;

(2) Stehen Verträge eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege den Verpflichtungen nach Absatz 1 entgegen, sind diese bis zum 1. November 2005 diesen Verpflichtungen anzupassen oder zu kündigen. Entsprechen Bestimmungen in Verträgen eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege nicht bis zum 1. November 2005 den Verpflichtungen nach Absatz 1, hat die Regulierungsbehörde ~~zuständige Aufsichtsbehörde~~ diese insoweit mit sofortiger Wirkung zu verbieten.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für öffentliche Betreiber der Schienenwege, soweit diese ausschließlich

1. nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betreiben,
2. für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
3. regionale Schienennetze betreiben, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Tätigkeit auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden.

(4) Wird die Zuweisung von Zugtrassen auf einem Netz nach Absatz 3 Nr. 3 beantragt, gelten insoweit die Absätze 1 und 2 mit der Maßgabe, dass Verträge im Sinne des Absatzes 2 spätestens sechs Monate nach der Antragstellung anzupassen sind.

(5) Die Regulierungsbehörde ~~sollzuständige Genehmigungsbehörde~~ kann Befreiungen von den Absätzen 1, 2 und 4 genehmigen, wenn ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege Schienenwege betreibt, die nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

(6) Die organschaftliche Haftung der Mitglieder von Organen des Mutterunternehmens für Vorgänge in Bereichen, auf die diese Mitglieder nach diesem Gesetz keinen Einfluss ausüben dürfen und tatsächlich keinen Einfluss ausgeübt haben, ist ausgeschlossen.

(7) Die Bestimmungen dieses § 9a hinsichtlich der Anforderungen und Pflichten bezüglich eines Betreibers der Schienenwege gelten entsprechend für solche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die die Bahnstromfernleitungen betreiben sowie für solche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c Nr. 2 betreiben.

§ 9b Steuerliche Vorschriften

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

§ 10 Beförderungspflicht

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Personenverkehr dienen, sind zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
2. die Beförderung mit den regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnver-

kehrunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.

§ 11 Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen

(1) Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eine~~rs~~ für die Betriebsabwicklung wichtigen Serviceeinrichtung Bahnhofs-oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke oder einer für die Betriebsabwicklung wichtigen Serviceeinrichtung, so hat es dies bei der Regulierungsbehörde zuständigen Aufsichtsbehörde-zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.

(1a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Absicht nach Absatz 1 Satz 1 entweder

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

In der Bekanntmachung sind Angaben für die betriebswirtschaftliche Bewertung dieser Infrastruktur aufzunehmen. Nach der Veröffentlichung können Dritte das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen einer Frist von drei Monaten zur Abgabe eines Angebotes auffordern. Im Angebot ist die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke und deren Ertragswert bei der Preisbildung vorrangig angemessen-zu berücksichtigen. Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich vorrangig der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.

(2) Die Regulierungsbehörde zuständige Aufsichtsbehörde-hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. ~~Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde.~~ Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrecht zu halten.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die Regulierungsbehörde zuständige Aufsichtsbehörde-innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Frist nicht entschieden hat. Versagt sie die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten, einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen.

~~;- die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des Benehmens vorgetragenen Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.~~

(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.

(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.

§ 12 Tarife und Integration

(1) Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. ~~Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, dar-~~

an mitzuwirken, dass

~~1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird;~~

~~2. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.~~

(2) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Schienenpersonenverkehr Tarife aufzustellen, die alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung von Personen und für Nebenleistungen im Personenverkehr notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten. Tarife nach Satz 1 müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

(3) Ohne eine vorherige Genehmigung der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Sofern in der beantragten Änderung der Beförderungsbedingungen zu Gunsten des Reisenden von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung ~~oder von Vereinbarungen und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates~~ abgewichen werden soll, ist in dem Antrag darauf besonders hinzuweisen. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen berührt nicht die Rechte und Pflichten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ~~Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates~~ gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat. Die Tarifhoheit liegt bei der Regulierungsbehörde. ~~beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr handelt, im Übrigen bei den Ländern.~~

(4) Eine erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

1. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang seines Antrages eine Äußerung der ~~Genehmigungsbehörde~~ Regulierungsbehörde zugeht, in der eine Prüffrist im Sinne der Nummer 2 angezeigt wird,

2. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der ~~Genehmigungsbehörde~~ Regulierungsbehörde zugeht.

(5) Die Regulierungsbehörde hat die Genehmigung zu versagen oder die Änderung von Tarifen zu verlangen, wenn der Tarif gegen eine auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzte Tarifpflicht verstößt. Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des Artikels 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates unter den dort genannten Voraussetzungen die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen. Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.

(6) Tarife im Sinne des Absatzes 2 sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 müssen im Internet und an den Verkaufsstellen einsehbar sein. Sie müssen zudem im Tarif- und Verkehrsanzeiger oder in einem anderen, der Genehmigungsbehörde vorher angezeigten Veröffentlichungsorgan bekannt gemacht werden. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den Kunden nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens einen Monat nach der Bekanntmachung wirksam, soweit nicht die Genehmigungsbehörde eine Abkürzung der Bekanntmachungsfrist genehmigt hat. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen muss aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.

(7) Die Angebote des Schienenpersonenverkehrs sollen in ihrer Gesamtheit und unter Einbeziehung der Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs für die Reisenden bestmöglich zugänglich sein. Für die Nutzung der Angebote mehrerer Verkehrsunternehmen (Reisekette)

1. ist ein einziger Fahrausweis für die gesamte Reisekette zu vertreiben,
2. ist ein durchgängiger Tarif für die gesamte Reisekette anzubieten,
3. ist eine Abstimmung der Fahrpläne mit dem Ziel zusätzlicher Anschlussverbindungen vorzunehmen und
4. ist in den Fahrplaninformationsmedien über Anschluss- und Alternativverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren. Die Auswahl und Reihenfolge der Nennung darf nur unter Beachtung sachlicher Gründe wie Schnelligkeit, Umsteigehäufigkeit, Komfort oder Fahrpreis erfolgen.

(8) Zur Erfüllung der in Absatz 7 beschriebenen Integrationsvorgaben sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu abgestimmten Verhaltensweisen (Kooperation) mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder anderen Unternehmen, die sich mit der Beförderung von Personen befassen, verpflichtet. Die insoweit getroffenen Vereinbarungen, sowie Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder anderen mit der Personenbeförderung befassten Unternehmen sind von § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen freigestellt. Kooperationen müssen transparent und diskriminierungsfrei ausgestaltet werden. Die Kooperationspartner haben sich wechselseitig die zur Erfüllung der Pflichten nach Absatz 7 erforderlichen Daten und Informationen unentgeltlich zu überlassen. Können sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht auf eine Kooperation verständigen, so hat die Regulierungsbehörde auf Antrag festsetzen, zu welchen Bedingungen die betroffenen Unternehmen zur Kooperation verpflichtet sind. Dabei sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berechtigen, einen Fahrausweis zu vertreiben, der additiv Tarife aller betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einer Reisekette kombiniert (Anstoßtarif). Die fremd vereinnahmten Tarifierlöse sind bei Abzug einer angemessenen, wechselseitigen gültigen Vertriebsprovision zeitnah an das befördernde Unternehmen auszukehren.

(9) Wird der im öffentlichen Personenverkehr anzuwendende Fahrplan oder Tarif durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder allgemeine Vorschrift auf Basis der VO (EG) Nr. 1370/2007 von einer zuständige Behörde festgelegt, so ist diese in entsprechender Anwendung von Absatz 8 dazu berechtigt und verpflichtet, durch Kooperation mit anderen zuständigen Behörden sicher zu stellen, dass den Integrationsvorgaben von Absatz 7 entsprochen wird. Auf Verlangen ist die zuständige Behörde mit allen Rechten und Pflichten als Partner in die Kooperation nach Abs. 8 einzubinden. Bei der Kooperation kann sich die zuständige Behörde durch Dritte vertreten lassen.

~~(7) Für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen Unternehmen, die sich mit der Beförderung von Personen befassen, sowie für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung erfolgen und einer Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere durch Verkehrs Kooperationen, durch die Abstimmung und den Verbund von Beförderungsentgelten und durch die Abstimmung der Fahrpläne dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.~~

~~(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.~~

§ 13 Anschluß an andere Eisenbahnen

(1) Jede Eisenbahn hat angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluß an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im übrigen gilt § 14.

(2) 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.

§ 14 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. Dabei ist der vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehr angemessen zu berücksichtigen. Betreiber der Schienenwege sind nach Maßgabe dieser Verordnung zusätzlich verpflichtet, einen Mindestumfang an Leistungen zu erbringen und die von ihnen betriebenen Schienenwege sowie die Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Nutzung bereitzustellen. Die Sätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt. Für nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze, die für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betrieben werden, kann die zuständige Genehmigungsbehörde auf Antrag Befreiungen von allen Vorschriften der auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung genehmigen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung erlischt, wenn ein Zugang beantragt ist. Der Antrag auf Zugang ist der zuständigen Genehmigungsbehörde durch den Betreiber der Schienenwege mitzuteilen.

(2) Zugangsberechtigt 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 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes genannten Stellen,
4. die in § 15 Abs. 1 genannten Behörden.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für

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

3. Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

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

(4) Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte ~~nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 erlassenen Rechtsverordnung~~ so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entstehenden Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung ausgeglichen werden. Die Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung ergeben sich aus den langfristigen zusätzlichen Kosten der Leistungsbereitstellung und einem angemessenen Zuschlag für leistungsmengenneutrale Gemeinkosten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals, soweit diese Kosten jeweils für die Leistungsbereitstellung notwendig sind. Staatliche Mittel im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG sind von den berücksichtigungsfähigen Kosten abzuziehen. Bei der Festlegung der angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals sind insbesondere zu berücksichtigen

1. die Kapitalstruktur des Betreibers der Schienenwege,
2. die Verhältnisse auf den nationalen und internationalen Kapitalmärkten und die Bewertung des Betreibers der Schienenwege oder vergleichbarer Unternehmen auf diesen Märkten,
3. die leistungsspezifischen Risiken des eingesetzten Eigenkapitals,
4. die Wettbewerbssituation auf den Schienenverkehrsmärkten, auch im Hinblick auf die Wettbewerbssituation im Vergleich zu anderen Verkehrsmärkten.

(4a) Über nach Absatz 4 zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. hinausgehende Kosten werden nur berücksichtigt, soweit und solange der Betreiber der Schienenwege eine sonstige sachliche Rechtfertigung nachweist. Eine sonstige sachliche Rechtfertigung in diesem Sinn liegt insbesondere dann vor, soweit und solange dem Betreiber der Schienenwege die Leistungserbringung zu den Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung aufgrund nicht abbaubarer Kosten noch nicht zugemutet werden kann und der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde einen höchstens zehn Jahre umfassenden Plan zur Anpassung seines Betriebes aufstellt und befolgt, der eine Umstellung des Betriebes auf die Leistungserbringung zu den Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung vorsieht (Effizienzverbesserungsplan).

(4b) Betreiber der Schienenwege sollen ihre nach Absatz 4 und 4a zu bildenden Entgelte, orientiert an den jeweils zurechenbaren Kosten, differenziert nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr berechnen.

—(4c) Soweit die nach Absatz 4a bis 4b zu bildenden Entgelte ein Marktsegment innerhalb einer Verkehrsleistung, insbesondere den Transport bestimmter Güter im inländischen oder grenzüberschreitende Schienengüterverkehr, von der Inanspruchnahme der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 ausschließen würde, insbesondere im Hinblick auf geringere Kosten bei der Nutzung konkurrierender Verkehrsträger, sind diese Entgelte entsprechend abzusenken, höchstens jedoch auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, einschließlich einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Marktausschlusstest). Die bedingt durch den Marktausschlusstest nicht abgedeckten Kosten des Betreibers der Schienenwege sind bei den übrigen Entgelten der entsprechenden Verkehrsleistung im Verhältnis zu den Kosten dieser Verkehrsleistung zu den Gesamtkosten aller Pflichtleistungen anzusetzen. Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund

~~des Zugbetriebs anfallen, erheben, wobei sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist. Die Höhe der Entgelte darf jedoch im Fall des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, übersteigen. In der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7~~

~~1. können Ausnahmen von der Entgeltbemessung nach Satz 1 zugelassen werden, wenn die Kosten anderweitig gedeckt werden, oder~~

~~2. kann die zuständige Aufsichtsbehörde befugt werden, durch Allgemeinverfügung im Benehmen mit der Bundesagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Regulierungsbehörde) alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach Satz 1 freizustellen.~~

(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen entsprechend dem Entgeltmaßstab der Absätze 4a bis 4b so zu bemessen. Dies gilt auch für die Entgelte für die mit dem Zugang zu den Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen, sofern diese innerhalb einer Serviceeinrichtung nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden.

~~, 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.~~

(6) Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung, sowie das zu entrichtende Entgelt und die sonstigen Nutzungsbedingungen einschließlich die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen sind zwischen den Zugangsberechtigten und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Maßgabe der in Absatz 1 genannten Rechtsverordnung zu vereinbaren.

(7) bis (9) (weggefallen)

§ 14a Rahmenverträge

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

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

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

zu Grunde liegen,

3. von mehr als 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen, sofern die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mindestens den Zeitraum des Rahmenvertrages umfassenden Abschreibungsplans, einhergehen.

Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4.

§ 14b Aufgaben der Regulierungsbehörde

(1) Der Regulierungsbehörde obliegt die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (§ 11), die Trennung von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 9 und 9a) sowie den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, insbesondere hinsichtlich

1. der Erstellung des Netzfahrplans, dies gilt insbesondere für Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen,
2. der sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen,
3. des Zugangs zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen,
4. der Benutzungsbedingungen, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen,
5. der Zugangsberechtigung im grenzüberschreitenden Personenverkehr.

(2) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Die Regulierungsbehörde und die Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie die Kartellbehörden und die nach dem Telekommunikationsgesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz zuständigen Regulierungsbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sein können. Insbesondere sollen sie sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie sollen einander Gelegenheit zur Stellungnahme geben, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

(3) Die Regulierungsbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt sind verpflichtet, anderen Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis zu übermitteln mit dem Ziel, zur Koordinierung der Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Union beizutragen.

(4) Die Regulierungsbehörde erstellt für jede Fahrplanperiode einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet für die Bundesregierung. Zu diesem Zweck stehen ihr die in § 14c Absatz 1 bis 5 festgelegten Befugnisse zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde dem Deutschen Bundestag unverzüglich zu; sie kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.

§ 14c Allgemeine Befugnisse der Regulierungsbehörde, Verfahren

(1) Die Regulierungsbehörde kann in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestell-

ter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind.

(2) Die Zugangsberechtigten, die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die für sie tätigen Personen müssen der Regulierungsbehörde und ihren Beauftragten zur Durchführung ihrer Aufgaben gestatten,

1. Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten und
2. Bücher, Geschäftspapiere, Dateien und sonstige Unterlagen einzusehen sowie diese auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen.

(3) Die Zugangsberechtigten, die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die für sie tätigen Personen haben der Regulierungsbehörde und ihren Beauftragten alle für die Durchführung ihrer Aufgaben erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

(3a) Die Regulierungsbehörde kann Verpflichtungen nach Absatz 2 und 3 anordnen.

Dies gilt auch in Bezug auf laufende oder abgeschlossene Verhandlungen über die Höhe von Wege- und sonstigen Entgelten. Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(4) Die Regulierungsbehörde 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.

(5) Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde werden von Beschlusskammern getroffen. Die Beschlusskammern entscheiden in der Besetzung mit einem oder einer Vorsitzenden und zwei Beisitzenden. Vorsitzende und Beisitzende müssen Beamte sein und die Befähigung zum Richteramt oder für eine Laufbahn des höheren Dienstes haben. Die Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gebildet.

(6) An Verfahren nach Absatz 5 sind beteiligt,

1. wer die Einleitung des Verfahrens beantragt hat,
2. Unternehmen, gegen die sich das Verfahren richtet,
3. Personen und Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Regulierungsbehörde auf ihren Antrag zu dem Verfahren beigelegt hat.

(7) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen von Verfahren nach Absatz 5 haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht ohne Preisgabe von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Beschlusskammer von ihrer Zustimmung zur Einsicht aus-

gehen, 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 an Dritte die vorlegenden Beteiligten hören.

(8) Die Regulierungsbehörde hat in Verfahren nach Absatz 5 den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Vertretern der von dem Verfahren berührten Wirtschaftskreise kann die Regulierungsbehörde in geeigneten Fällen Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen kann die Regulierungsbehörde eine öffentliche mündliche Verhandlung durchführen. Für die Verhandlung oder einen Teil davon ist die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, oder die Gefährdung eines wichtigen Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.

(9) Die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind anzuwenden.

(10) Die Regulierungsbehörde kann bis zur endgültigen Entscheidung in Verfahren nach Absatz 5 vorläufige Anordnungen treffen.

(11) Entscheidungen der Regulierungsbehörde in Verfahren nach Absatz 5 sind zu begründen und mit einer Belehrung über das zulässige Rechtsmittel den Beteiligten nach den Vorschriften des Verwaltungszustellungsgesetzes zuzustellen. Entscheidungen, die gegenüber einem Unternehmen mit Sitz im Ausland ergehen, stellt die Regulierungsbehörde der Person zu, die das Unternehmen der Regulierungsbehörde als im Inland zustellungsbevollmächtigt benannt hat. Hat das Unternehmen keine zustellungsbevollmächtigte Person im Inland benannt, so stellt die Regulierungsbehörde die Entscheidung durch Bekanntmachung im Bundesanzeiger zu. Soweit ein Verfahren nicht mit einer Entscheidung abgeschlossen wird, die den Beteiligten nach Satz 1 bis 4 zugestellt wird, ist seine Beendigung den Beteiligten schriftlich mitzuteilen.

(12) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die Einleitung von Verfahren nach Absatz 5 sowie die verfahrensabschließenden Entscheidungen auf der Internetseite und im Amtsblatt der Regulierungsbehörde.

§ 14d Besondere Mitteilungspflichten der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Regulierungsbehörde zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich der Pflichtleistungen, sofern Anträge abgelehnt werden sollen,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Pflichtleistungen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans, sofern Anträge abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen, sofern Anträge abgelehnt werden sollen,
4. die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss eines Rahmenvertrags,
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.

Die beabsichtigten Entscheidungen nach Satz 1 Nr. 1 bis ~~65~~ sind zu begründen. Die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Betreiber der Schienenwege haben dabei auch die Übereinstimmung ihrer Entgeltfestsetzung mit § 14 Abs. 4 bis 5 darzulegen.

§ 14e Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann nach Eingang einer Mitteilung nach § 14d innerhalb von

1. zehn Arbeitstagen der beabsichtigten Entscheidung nach § 14d Satz 1 Nr. 1, 3 und 5,
2. einem Arbeitstag der beabsichtigten Entscheidung nach § 14d Satz 1 Nr. 2,
3. vier Wochen der beabsichtigten Entscheidung nach § 14d Satz 1 Nr. 4,
4. vier Wochen der beabsichtigten Neufassung oder Änderung nach § 14d Satz 1 Nr. 6

widersprechen, soweit die beabsichtigten Entscheidungen nicht den Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entsprechen.

(2) Vor Ablauf der

1. in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Fristen kann die beabsichtigte Entscheidung dem Zugangsberechtigten nicht wirksam mitgeteilt werden,
2. in Absatz 1 Nr. 4 genannten Frist dürfen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen sowie Entgeltgrundsätze und die Festlegung der Entgelthöhen nicht in Kraft treten.

(3) Übt die Regulierungsbehörde ihr Widerspruchsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde zu entscheiden,
2. treten im Fall des Absatzes 1 Nr. 4 die Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen einschließlich der vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen insoweit nicht in Kraft.

(4) Die Regulierungsbehörde kann auf eine Mitteilung nach § 14d ganz oder teilweise im Voraus verzichten. Sie kann ihren Verzicht auf einzelne öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen beschränken. Dies gilt insbesondere, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

§ 14f Nachträgliche Prüfung durch die Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann von Amts wegen

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

eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens überprüfen. Die Regulierungsbehörde kann mit Wirkung für die Zukunft

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

soweit diese nicht den Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entsprechen.

(2) Kommt eine Vereinbarung über den Zugang nach § 14 Abs. 6 oder über einen Rahmenvertrag nach § 14a nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde 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 Regulierungsbehörde 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 Regulierungsbehörde über den Antrag binnen zwei Monaten zu entscheiden.

(3) Beeinträchtigt im Fall des Absatzes 2 die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Antragstellers auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,

1. verpflichtet die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung oder
2. legt die Regulierungsbehörde die Vertragsbedingungen fest, entscheidet über die Geltung des Vertrags und erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam.

§ 14g Entgeltgenehmigung

(1) Die Entgelte eines Betreibers von Schienenwegen für die Pflichtleistungen im Sinne des § 14 Absatz 1 Satz 1 unterliegen einer Genehmigung durch die Regulierungsbehörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Entgelte den Anforderungen dieses Gesetzes und den auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen erfüllen; andernfalls ist die Genehmigung zu versagen. Vor Zugang der Genehmigung bei dem beantragenden Betreiber der Schienenwege treten die genehmigungspflichtigen Entgelte nicht in Kraft. Ein Betreiber von Schienenwegen darf keine höheren als die von der Regulierungsbehörde genehmigten Entgelte verlangen

(2) Die Regulierungsbehörde entscheidet über Entgeltgenehmigungsanträge innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags und aller erforderlichen Unterlagen. Diese Frist kann mit Zustimmung des beantragenden Betreibers der Schienenwege verlän-

gert werden. Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb der Fristen dieses Absatzes 2 keine Entscheidung, so gilt das beantragte Entgelt unter dem Vorbehalt des Widerrufs für einen Zeitraum von einer Netzfahrplanperiode als genehmigt.

(3) Die Genehmigung soll auf eine Netzfahrplanperiode, beziehungsweise, im Falle der Anreizregulierung (§ 14h Absatz 6) auf den von der Regulierungsbehörde bestimmten Zeitraum befristet und mit einem Vorbehalt des Widerrufs versehen werden; sie kann unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden.

(4) § 14d, § 14e und § 14f gelten nicht, soweit Entgelte nach § 14g Absatz 1 einer Genehmigung unterliegen.

§ 14h Befugnisse der Regulierungsbehörde im Rahmen der Entgeltregulierung

(1) Der Regulierungsbehörde stehen zum Zweck der Prüfung der Übereinstimmung der Entgelte mit den Vorgaben des § 14 Absatz 4 bis 5 die nachfolgenden sowie ergänzend die in § 14c festgelegten Befugnisse zu.

(2) Die Regulierungsbehörde kann die Vorlage der zur Prüfung der Übereinstimmung der Entgelte mit den Vorgaben des § 14 Absatz 4 bis 5 erforderlichen Unterlagen verlangen, insbesondere

1. den Jahresabschluss,
2. Überleitung der geprüften Jahresabschlusszahlen zur Kostenbasis (Überleitungsrechnung),
3. eine vollständige Struktur der Kostenstellen- und der Kostenträgerrechnung,
4. ein Gemeinkostenschlüssel,
5. Kontenplan,
6. Anlagenspiegel
7. detaillierte Nachweise über Subventionen und öffentliche Zuschüsse,
8. detaillierte Nachweise aller oder bestimmter Kostenstellen und Kostenträger,
9. detaillierter Anlagenspiegel je nach einzelner Sachanlage,
10. Verrechnungspreise und Verfahren der Kostenverrechnung
11. Kostennachweise,
12. Nachweise über die Einhaltung eines Effizienzverbesserungsplans nach § 14 Absatz 4a.

Die Regulierungsbehörde kann zusätzlich die Vorlage der Unterlagen auf Datenträgern verlangen. Die Betreiber der Schienenwege haben die in Satz 1 benannten Unterlagen stets mit einem Antrag auf Entgeltgenehmigung nach § 14g Absatz 1 vorzulegen. Die Regulierungsbehörde kann von einzelnen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder allgemein im Wege der Allgemeinverfügung bestimmen, ob und in welchem Umfang im Rahmen der Darlegung nach § 14d Satz 3 AEG stets die in Satz 1 benannten Unterlagen vorzulegen sind.

(3) Die vorzulegenden Unterlagen müssen im Hinblick auf ihre Transparenz und die Aufbereitung der Daten eine Prüfung durch die Regulierungsbehörde und eine Entscheidung innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Fristen ermöglichen.

(4) Bei der Prüfung der Übereinstimmung der Entgelte mit den Vorgaben des § 14 Absatz 4 bis 4b kann die Regulierungsbehörde neben den vorliegenden Kosteninformationen zusätzlich

1. Preise solcher Unternehmen als Vergleich heranziehen, die entsprechende Leistungen auf vergleichbaren Märkten anbieten; dabei sind die Besonderheiten der Ver-

- gleichsmärkte zu berücksichtigen und
2. auch eine von der Kostenberechnung des Unternehmens unabhängige Kostenrechnung anstellen und hierfür Kostenmodelle heranziehen.

Soweit die der Regulierungsbehörde vorliegenden Kosteninformationen für eine Prüfung der Entgelte nicht ausreichen, kann die Entscheidung der Regulierungsbehörde auf einer Prüfung nach Satz 1 Nr. 1 oder 2 beruhen.

(5) Die Regulierungsbehörde kann im Rahmen oder zur Vorbereitung von Verfahren der Entgeltregulierung anordnen, dass ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kostenrechnung in einer Form ausgestaltet, die es der Regulierungsbehörde ermöglicht, die für die Entgeltregulierung aufgrund dieses Gesetzes oder auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnung notwendigen Daten zu erlangen. Insbesondere kann die Regulierungsbehörde anordnen, dass die Kostenrechnung für die Leistungen, deren Entgelte im Rahmen der Entgeltregulierung überprüft werden, zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen, von anderen Tätigkeiten des öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens getrennt erfolgt, einschließlich getrennter Konten. Die Regulierungsbehörde kann einem öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zudem Verpflichtungen in Bezug auf Kostenrechnungsmethoden erteilen. Die Anwendung der Kostenrechnungsmethode wird von der Regulierungsbehörde überprüft; diese kann auch eine unabhängige Stelle mit der Überprüfung beauftragen.

(6) Die Regulierungsbehörde kann die Übereinstimmung der Entgelte mit den Vorgaben des § 14 Absatz 4 bis 4 b neben der Einzelkostenprüfung auch im Wege der Anreizregulierung gewährleisten. Dazu stellt sie das Ausgangsentgeltniveau einzelner Zugangsleistungen fest. Sofern genehmigte Entgelte vorliegen, kann von diesen ausgegangen werden. Die Maßgrößen für die Gewährleistung einer Übereinstimmung der Entgelte mit den Vorgaben des § 14 Absatz 4 bis 4 b umfassen

1. eine gesamtwirtschaftliche Preissteigerungsrate und
2. die zu erwartende Produktivitätsfortschrittsrate des Betreibers der Schienenwege.

Bei der Vorgabe der Maßgrößen, insbesondere bei der Festlegung der Produktivitätsfortschrittsrate, ist das Verhältnis des Ausgangsentgeltniveaus zu den Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung nach § 14 Absatz 4 Satz 2 zu berücksichtigen. Bei der Vorgabe der Maßgrößen sind die Produktivitätsfortschrittsraten von Unternehmen auf vergleichbaren, dem Wettbewerb geöffneten Märkten zu berücksichtigen. Die Regulierungsbehörde bestimmt, für welchen Zeitraum die Maßgrößen unverändert bleiben und anhand welcher Referenzzeiträume der Vergangenheit die Einhaltung der Maßgrößen geprüft wird.

§ 14i Besondere Missbrauchsaufsicht

(1) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Versorger von Eisenbahnen mit leistungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom und Anbieter von Vertriebsleistungen für Fahrausweise, die über eine marktbeherrschende Stellung verfügen, dürfen diese marktbeherrschende Stellung gegenüber Zugangsberechtigten nicht missbräuchlich ausnutzen. Ein Missbrauch liegt insbesondere vor, wenn ein Unternehmen im Sinne des Satz 1 einen Zugangsberechtigten unmittelbar oder mittelbar unbillig behindert oder Zugangsberechtigte (einschließlich der mit ihm verbundenen Zugangsberechtigten) unmittelbar oder mittelbar ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich behandelt.

(2) Soweit Bestimmungen dieses Gesetzes oder auf Grund dieses Gesetzes Anforderungen stellen, die über Absatz 1 hinausgehen, so gehen diese Bestimmungen dem Absatz 1 vor. Die Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt.

(3) Auf Antrag oder von Amts wegen trifft die Regulierungsbehörde eine Entscheidung, um die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung im Sinne des Absatz 1 zu beenden. Dazu kann sie dem Unternehmen im Sinne des Absatz 1, das seine marktbeherrschende Stellung missbräuchlich ausnutzt, ein Verhalten auferlegen oder untersagen oder Verträge ganz oder teilweise für unwirksam erklären.

§ 14~~19~~ Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr

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

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

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

§ 15 Gemeinwirtschaftliche Leistungen~~Verpflichtungen~~

(1) Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ~~Leistungen~~ ist die Verordnung (EG) Nr. 13270/2007 (~~EWG) Nr. 1191/69 des Rates~~ maßgebend. Zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung sind für den Schienenpersonenfernverkehr für Eisenbahnen des Bundes, soweit es sich nicht um deren Schienenpersonennahverkehr handelt, Behörden des Bundes, im übrigen nach Maßgabe des Landesrechts Behörden der Länder oder die Kreise, Gemeinden oder Gemeindeverbände.

(2) Die zuständigen Behörden, die beabsichtigen, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ~~Verpflichtungen~~ durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage ~~des Artikels 1 Abs. 4 und des Artikels 14~~ der in Absatz 1 genannten Verordnung zu vereinbaren, können diese Leistungen ausschreiben. Davon unberührt bleiben solche Pflichten der Aufgabenträger, die sich aus den Normen über die Vergabe öffentlicher Aufträge ergeben.

(3) Die zuständigen Behörden können Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Schienenpersonennahverkehr betreiben, verpflichten einen angebotenen Dienst längstens für zwei Jahre gegen Ausgleich der entstandenen Kosten abzüglich erzielter Erlöse entsprechend Anlage 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weiterzubetreiben. Darüber hinaus können marktbeherrschende Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet werden, Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs im zumutbaren Umfang gegen vorstehenden Ausgleich zu erbringen.

(4) Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterliegt unbeschadet der Prüfungsmöglichkeiten von Aufsichtsbehörden und Vergabeprüfstellen der Nachprüfung durch die Vergabekammern. Die Vorschriften der §§ 101a, 101b, 104 bis 129 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.

§ 16 Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen

(1) Unbeschadet des § 15 sind den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus folgenden Tatbeständen ergeben:

1. Aufwendungen für auferlegte Kindergeldzulagen für Arbeitnehmer, die andere Verkehrsunternehmen nicht zu tragen haben,
2. Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnen unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind,
3. Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

Die am 16. November 2007 bestehenden Verpflichtungen zur Zahlung zusätzlicher Leistungen im Sinne des Satzes 1 Nr. 1 und 2 werden zum 1. Januar 2008 aufgehoben. Soweit auf Grund einer solchen Verpflichtung bis zum 31. Dezember 2007 Leistungspflichten begründet worden sind, bleibt es bei der Ausgleichspflicht nach Satz 1 Nr. 1 und 2.

(2) Den Ausgleich nach Absatz 1 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird. Den Ausgleich nach Absatz 1 Nr. 3 gewährt der Bund, soweit es sich um höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen handelt.

§ 17 Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung eines Vorhabens oder von Unterhaltungsmaßnahmen notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten durch den Träger des Vorhabens oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen zu diesem Zweck während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten nur in Anwesenheit des Eigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten oder eines Beauftragten, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekanntzugeben.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, so hat der Träger des Vorhabens eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag des Trägers des Vorhabens oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

§ 18 Erfordernis der Planfeststellung

Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

§ 18a Anhörungsverfahren

Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Auslegung nach § 73 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt.
2. Die Anhörungsbehörde benachrichtigt innerhalb der Frist des § 73 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes die vom Bund oder Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, (Vereinigungen) von der Auslegung des Plans und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Benachrichtigung erfolgt durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes in den Gemeinden nach Nummer 1. Unbeschadet davon bleibt die Beteiligung anderer Vereinigungen nach den allgemeinen Vorschriften.
3. Für Vereinigungen gilt § 73 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend. § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt entsprechend, wenn die Vereinigungen fristgerecht Stellung genommen haben. Sie sind von dem Erörterungstermin zu benachrichtigen.
4. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sollen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung in der Gemeinde mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes benachrichtigt werden.
5. Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung verzichten. Findet eine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Die Anhörungsbehörde gibt ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung ab und leitet sie innerhalb dieser Frist mit dem Plan, den Stellungnahmen der Behörden, den Stellungnahmen der Vereinigungen und den nicht erledigten Einwendungen der Planfeststellungsbehörde zu. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und zusammen mit den sonstigen in Satz 2 aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.
6. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so sind auch Vereinigungen entsprechend § 73 Abs. 8 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu beteiligen. Für Vereinigungen, die sich nicht in der sich aus Nummer 3 in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ergebenden Frist geäußert haben, und im Falle des § 73 Abs. 8 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Benachrichtigung von der Planänderung und der Frist zur Stellungnahme in entsprechender Anwendung der Nummer 2 Satz 2. Im Regelfall kann von der Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.
7. Einwendungen gegen den Plan oder – im Falle des § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes – dessen Änderung sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf der Äußerungsfrist nach den Nummern 3 und 6 ausgeschlossen. Auf die Rechtsfolgen der Sätze 1 und 2 ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Einwendungs- oder Stellungnahmefrist sowie in der Benachrichtigung der Vereini-

gungen hinzuweisen. Abweichend von § 73 Abs. 3a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes können Stellungnahmen der Behörden, die nach Ablauf der Frist des § 73 Abs. 3a Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eingehen, auch noch nach Fristablauf berücksichtigt werden; sie sind stets zu berücksichtigen, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind.

§ 18b Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

Für Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung gilt § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes – auch in Verbindung mit Nummer 2 – gilt nur, wenn zusätzlich zu den dort genannten Voraussetzungen für das Vorhaben nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.
2. Ergänzend zu § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann eine Plangenehmigung auch dann erteilt werden, wenn Rechte anderer nur unwesentlich beeinträchtigt werden.
3. Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung.
4. Fälle unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 74 Abs. 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes liegen nur vor, wenn es sich bei dem Vorhaben zusätzlich nicht um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.
5. Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung sind dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen.

§ 18c Rechtswirkungen der Planfeststellung und der Plangenehmigung

Für die Rechtswirkungen der Planfeststellung und Plangenehmigung gilt § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.
2. Vor der Entscheidung nach Nummer 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen.
3. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.
4. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

§ 18d Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Abs. 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.

§ 18e Rechtsbehelfe

(1) § 50 Abs. 1 Nr. 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 18 Satz 1, soweit die Vorhaben Schienenwege betreffen, die wegen

1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe in der Anlage aufgeführt sind.

(2) Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(3) Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf im Sinne des § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes besteht oder die der Aufnahme in den Bedarfsplan nicht bedürfen, kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Anordnung der sofortigen Vollziehung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(4) Treten in den Fällen des Absatzes 2 oder 3 später Tatsachen ein, die die Anordnung oder die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

(5) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 der Verwaltungsgerichts-

ordnung gilt entsprechend.

(6) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt.

§ 19 Veränderungssperre, Vorkaufsrecht

(1) Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger des Vorhabens an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

§ 20 (weggefallen)

-

§ 21 Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger des Vorhabens auf Antrag nach Feststellung des Planes oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Antragsteller und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger des Vorhabens Besitzer. Der Träger des Vorhabens darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Träger des Vorhabens hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Träger des Vorhabens hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

§ 22 Enteignung

(1) Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen. Er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Hat sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt, kann das Entschädigungsverfahren unmittelbar durchgeführt werden.

(4) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 22a Entschädigungsverfahren

Soweit der Vorhabenträger auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger des Vorhabens zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.

§ 23 Freistellung von Bahnbetriebszwecken

(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Ge-

meinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

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

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

§ 24

(weggefallen)

§ 25 Besetzungszeiten von Arbeitsplätzen

Öffentliche Eisenbahnen entscheiden allein darüber, zu welchen Zeiten Arbeitsplätze für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für die Aufrechterhaltung und für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nach unternehmerischen Erfordernissen zu besetzen sind. Das Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats nach § 87 Abs. 1 Nr. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes bezüglich der Arbeitszeitregelungen für den Einsatz der Beschäftigten während der nach Satz 1 festgelegten Besetzungszeiten bleibt unberührt.

§ 25a Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Zweck des Fahrzeugeinstellungsregisters ist es, den in Artikel 14 Abs. 4 der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), die zuletzt durch Artikel 2 der Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. EU Nr. L 141 S. 63) geändert worden ist, genannten Einrichtungen Informationen über Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme genehmigt worden ist, zu ermöglichen. Hierzu gehören insbesondere Angaben zu den Voraussetzungen der Inbetriebnahme und des Betriebs sowie zum jeweiligen Halter.

(2) Das Register kann elektronisch geführt werden. Auskünfte aus dem Register können im Wege des automatisierten Abrufs über das Internet erteilt werden.

(3) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden und die Eisenbahngenehmigungsbehörden dürfen der nach § 5 Abs. 1e zuständigen Behörde auch ohne Ersuchen Informationen einschließlich personenbezogener Daten übermitteln, soweit dies für die Führung des Registers erforderlich ist.

§ 25b Benannte Stellen

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem vorgesehen ist, Privaten übertragen.

(2) Die Übertragung kann nur erfolgen, wenn nachgewiesen ist, dass der Private die Kriterien nach Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems des Rates vom 23. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 235 S. 6), die zuletzt durch Artikel 1 der Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. EU Nr. L 141 S. 63) geändert worden ist, erfüllt und somit die Gewähr dafür bietet, dass er die Aufgaben der benannten Stelle ordnungsgemäß wahrnehmen wird.

§ 26 Rechtsverordnungen

(1) Zur Gewährleistung der Sicherheit und der Ordnung im Eisenbahnwesen, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über die Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neusten Erkenntnissen der Technik oder nach internationalen Abmachungen; dabei können insbesondere geregelt werden:
 - a) das Erfordernis von Genehmigungen oder Anzeigen,
 - b) Regelungen über Verbote oder Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben oder deren Kennzeichnung,
 - c) wiederkehrende Prüfungen,
 - d) die Führung von Registern oder Nachweisen, einschließlich deren Aufbewahrung,
 - e) Mitwirkungspflichten von Eisenbahnen, Herstellern einschließlich deren Bevollmächtigten, Inverkehrbringern oder Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben,
 - f) das jeweilige Verfahren, auch in Abweichung von den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren;
- 1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck durch Eisenbahnen; dabei können auch Informationspflichten, die Haftung bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis, Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren einschließlich einer Schlichtung geregelt werden; die Regelungen können von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 abweichen, soweit der Schienenpersonennahverkehr betroffen ist und die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern;
- 1b. über die notwendigen Vorschriften einschließlich des Verfahrens zum Schutz der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden;
- 1c. über die Einzelheiten der Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters, insbesondere über die in dem Register zu speichernden Angaben sowie über die Datenerhebung und Datenübermittlung; gespeichert werden dürfen nur Angaben zur Identifizierung des Halters und zur Beschaffenheit, Ausrüstung, Kennzeichnung sowie sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des Fahrzeugs;
- 1d. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Übertragung der Aufgaben der benannten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;

2. über die Voraussetzungen, unter denen von den Verpflichtungen nach § 12 Abs. 2 abgewichen werden kann;
3. über die Voraussetzungen, unter denen einer Eisenbahn eine Genehmigung erteilt oder diese widerrufen wird, über den Nachweis der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 einschließlich der Verfahren der Zulassung und der Feststellung der persönlichen Eignung und Befähigung des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen; in der Rechtsverordnung können Regelungen über eine Prüfung der Fachkunde des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen einschließlich der Regelungen über Ablauf und Inhalt der Prüfung, die Leistungsbewertung und die Zusammensetzung des Prüfungsausschusses getroffen werden;
4. über Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins einschließlich der Überwachung des Zertifizierungsverfahrens sowie über das Führen eines Registers über Inhaber von Triebfahrzeugführerscheinen;
5. über
 - a) die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des Eisenbahnbetriebspersonals, dessen Ausbildung und Prüfung, einschließlich der Anerkennung von Prüfern sowie Ärzten und Psychologen, die Tauglichkeitsuntersuchungen durchführen,
 - b) die Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdestelle im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der Bescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b,
 - c) das Führen von Registern über erteilte Bescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b und über anerkannte Personen und Stellen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe d,
 - d) die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse, einschließlich des Verfahrens zur Erlangung von Erlaubnissen und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung;
6. über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einer anderen Eisenbahn, insbesondere über die Bedingungen für den Zugang, die Rechte und Pflichten der Beteiligten einschließlich der Zusammenarbeit und der Pflichten der Betreiber der Schienenwege, die Ausgestaltung des Zugangs einschließlich der hierfür erforderlichen Verträge und Rechtsverhältnisse sowie der Regelungen über deren Zustandekommen und Beendigung;
7. über die Grundsätze zur Erhebung des Entgeltes für die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur; darin können Vorschriften enthalten sein über die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren für die Entrichtung des Entgeltes;
- 7a. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 9a Abs.1 Satz 2 Nr. 5 erster Halbsatz sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 9a Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 dritter Halbsatz;
8. über deren Verpflichtung, sich zur Deckung der durch den Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden zu versichern;
9. über die gebührenpflichtigen Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der be-

nannten Stellen, der nach § 7d anerkannten Personen und Stellen und der Regulierungsbehörde sowie über die Gebührensätze;

10. über die Fachbereiche, in denen Sachverständige tätig sein können, sowie über die Voraussetzungen für die öffentliche Bestellung von Sachverständigen für den Bau, die Instandhaltung, den Betrieb und den Verkehr von Eisenbahnen, über deren Befugnisse und Verpflichtungen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sowie über deren Entgelt; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
 - a) die persönlichen Voraussetzungen einschließlich altersmäßiger Anforderungen, den Beginn und das Ende der Bestellung,
 - b) die in Betracht kommenden Sachgebiete einschließlich der Bestellungsbedingungen,
 - c) den Umfang der Verpflichtungen des Sachverständigen bei der Ausübung seiner Tätigkeit, insbesondere über die Verpflichtungen zur unabhängigen, weisungsfreien, persönlichen, gewissenhaften und unparteiischen Leistungserbringung und über die Vereidigung darauf; den Abschluss einer Berufshaftpflichtversicherung und den Umfang der Haftung; die Fortbildung und den Erfahrungsaustausch; die Einhaltung von Mindestanforderungen bei der Leistungserbringung sowie die Aufzeichnung von Daten über einzelne Geschäftsvorgänge und über die Auftraggeber getroffen werden;
11. über Gegenstand, Inhalt und Umfang sowie das Verfahren der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb einschließlich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden und Organen der Europäischen Gemeinschaften; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
 - a) die Befugnisse und das Untersuchungsverfahren der zuständigen Behörde,
 - b) die Mitwirkungs- und Meldepflichten von Eisenbahnen,
 - c) das Melden und die Berichterstattung über die durchgeführten Untersuchungen,
 - d) den Inhalt, die Veröffentlichung und die Verbindlichkeit der Sicherheitsempfehlungen der für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden erlassen werden;
12. über die Anforderungen, die von privaten Stellen bei der Übertragung von Aufsichts- und Genehmigungsbefugnissen zu erfüllen sind;
13. über das Verfahren für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und der nationalen Bescheinigung nach § 7a sowie der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c;
14. über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne der §§ 7a und 7c; dabei können auch Anzeigeeerfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
15. über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;

16. über den Zugang zu Schulungseinrichtungen und die Anforderungen an Schulungen und Schulungseinrichtungen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren und die Registrierung geregelt werden;
17. über gemeinsame Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Erreichens und des Einhaltens der Sicherheitsanforderungen;
18. über gemeinsame Sicherheitsziele, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 1a kann eine Rechtsverordnung auch zum Schutz der Rechte der Reisenden erlassen werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 9 können Gebühren nach festen Sätzen im Sinne des § 4 des Verwaltungskostengesetzes auch als nach feststehenden Stundensätzen vorgesehene Gebühren (Zeitgebühren) festgelegt werden.

(2) Zur Gewährleistung des Schutzes von Leben und Gesundheit des Fahrpersonals sowie des Personals, das unmittelbar in der betrieblichen Abwicklung der Beförderungen eingesetzt ist, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. Arbeitszeiten, Fahrzeiten und deren Unterbrechungen sowie Schichtzeiten,
2. Ruhezeiten und Ruhepausen,
3. Tätigkeitsnachweise,
4. die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Rechtsverordnungen,
5. die Zulässigkeit abweichender tarifvertraglicher Regelungen über Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Schicht- und Ruhezeiten sowie Ruhepausen und Unterbrechungen der Fahrzeiten.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und im Benehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erlassen; soweit eine Regelung zur Schlichtung getroffen wird, ist das Einvernehmen beider zuvor genannter Bundesministerien erforderlich. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und des Personals werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 7 und 9 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaften, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft, in deutsches Recht sowie zur Durchführung solchen Rechtes der Europäischen Gemeinschaften;

2. zur Festlegung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates, soweit diese Verordnung es zuläßt; in der Rechtsverordnung kann vorgesehen werden, daß die Landesregierungen durch Rechtsverordnung die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates für die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, abweichend von der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für anwendbar erklären können.

(5) Für nichtöffentliche Eisenbahnen gelten die Ermächtigungen nach Absatz 1 insoweit, als die Einheit des Eisenbahnwesens es erfordert. Die Ermächtigungen nach Absatz 2 und § 24 Abs. 3 gelten für diese Eisenbahnen insoweit, als sie die Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen benutzen. Im übrigen werden die Landesregierungen ermächtigt, Rechtsverordnungen für diese Unternehmen zu erlassen; die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

(6) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können zur Regelung des bauaufsichtlichen Verfahrens im Einzelnen oder zur Vereinfachung, Erleichterung oder Beschleunigung des bauaufsichtlichen Verfahrens oder zur Entlastung der Behörden auch Regelungen getroffen werden über die Befugnisse der Aufsichtsbehörden für das Erlassen von Anweisungen über

1. den Umfang, den Inhalt und die Zahl der Bauvorlagen sowie
2. die erforderlichen Anträge, Anzeigen, Nachweise und Bescheinigungen.

In den Anweisungen können für verschiedene Arten von Bauvorhaben unterschiedliche Anforderungen und Verfahren festgelegt werden; es kann für bestimmte Vorhaben auch festgelegt werden, dass auf die Genehmigung oder auf die bautechnische Prüfung ganz oder teilweise verzichtet wird.

(7) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder 2, die ausschließlich der Umsetzung der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG oder ausschließlich der Umsetzung der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 14 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG dienen, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; dabei kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden.

§ 27 Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Zustimmung des Bundesrates zur Durchführung der auf Grund des § 26 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnungen allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, insbesondere über die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit nach § 28 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 8.

§ 28 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, als Halter von Eisenbahnfahrzeugen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreibt,
2. entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teil-

nimmt,

- 2a. entgegen § 7b Abs. 1, auch in Verbindung mit § 7c Abs. 4, eine Änderung nicht oder nicht rechtzeitig beantragt,
- 2b. entgegen § 7c Abs. 1 Satz 1 eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreibt,
- 2c. ohne Genehmigung nach § 7d Abs. 1 eine Schulungseinrichtung betreibt,
- 2d. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 1 Satz 1 ohne Erlaubnis den Betrieb aufnimmt oder den Betrieb erweitert,
- 2e. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,
3. ohne Genehmigung nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Nr. 1 erbringt,
4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 12 Abs. 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt oder entgegen § 12 Abs. 2 Satz 2 Tarife gegenüber jedermann nicht in gleicher Weise anwendet,
5. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 24 Abs. 1 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt,
6. einer Rechtsverordnung nach
 - a) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, b oder c, Nr. 1b, 11 oder 15,
 - b) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d oder e, Nr. 10, 14 oder 16 oder
 - c) § 26 Abs. 1 Nr. 4 oder 5 oder Abs. 2 Nr. 1 bis 3 oder 4oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung

zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist oder

7. bis 8. (weggefallen)

9. einem Gebot oder Verbot einer die Eisenbahnen betreffenden Verordnung der Europäischen Gemeinschaften oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Verordnung zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 3 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 6 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 9 geahndet werden können, soweit dies zur Durchführung der betreffenden Verordnung erforderlich ist.

§ 29 Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

(1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist bei Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Unternehmen, die der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen, diese Behörde, soweit nicht gemäß § 64b Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), die zuletzt durch

Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, und gemäß § 49 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), die zuletzt durch Artikel 6 Abs. 132 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, die in der Rechtsverordnung nach § 58 Abs. 1 des Bundespolizeigesetzes bestimmte Bundespolizeibehörde zuständig sind.

(2) Neben den in den §§ 37 und 38 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmten Verwaltungsbehörden ist für die Verfolgung und Ahndung der in § 28 Abs. 1 Nr. 2a bis 2e oder 6 Buchstabe c genannten Ordnungswidrigkeiten auch die Verwaltungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die geschäftliche Niederlassung des Betriebes liegt, bei der der Betroffene tätig ist; § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

(3) Wird ein Verstoß von Bediensteten des Bundeseisenbahnvermögens oder von Arbeitnehmern von Eisenbahnen des Bundes begangen, so ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

§ 30 Übergangsregelung für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes

Bis zum 31. Dezember 1995 ist das Bundesministerium für Verkehr auch Aufsichts- und Genehmigungsbehörde sowie zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates für Eisenbahnen des Bundes, soweit es sich handelt um

1. die Tarife im Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen,
2. Auflagen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen.

§ 31 Selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb

Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und nicht die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 und 2 erfüllen, gelten die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.

§ 32 Nichtselbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb

(1) Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie betreffen

1. die Verpflichtung, Eisenbahnfahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten einschließlich der dafür erforderlichen Genehmigungen,
2. die Eisenbahnaufsicht,
3. die Kosten von Amtshandlungen,
4. die Pflicht, sich zu versichern.

(2) Die Verpflichtung der betriebsführenden Eisenbahn, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnfahrzeuge und das Zubehör in betriebssicherem Zustand zu halten, bleibt unberührt.

(3) Genehmigungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch von der für die betriebsführende Ei-

senbahn zuständigen Behörde erteilt werden.

§ 33 Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen

Die Abnahme eines Fahrzeugs kann auch vom Hersteller beantragt werden.

§ 34 Netzbeirat

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

§ 35 Eisenbahninfrastrukturbeirat

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat die Aufgabe,

1. die Regulierungsbehörde bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Erstellung des Berichts nach § 14b Abs. 4 zu beraten,
2. der Regulierungsbehörde Vorschläge für die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit zu machen.

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

§ 35a Eisenbahnsicherheitsbeirat

(1) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten und die Zusammenarbeit zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde und den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern.

(2) Dem Eisenbahnsicherheitsbeirat ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu allgemeinen Fragen der Rechtsanwendung durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Aufgabewahrnehmung als Sicherheitsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Grundsätze der Ermessensausübung und der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe, zu geben.

(3) Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a Abs. 1 oder Sicherheitsgenehmigungen nach § 7c Abs. 1 für nichtbundeseigene Eisenbahnen bedürfen des Benehmens mit dem Eisenbahnsicherheitsbeirat. In dringenden Fällen können Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen auch ohne das Benehmen ergehen; in solchen Fällen ist der Eisenbahnsicherheitsbeirat nachträglich zu unterrichten.

(4) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist insoweit auskunftspflichtig.

§ 36 Gutachten der Monopolkommission

Die Monopolkommission erstellt alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs und die Frage beurteilt, ob ein wirksamer und un-

verfälschter 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.

§ 37 Beschwerde; Rechtsbeschwerde; Beteiligtenfähigkeit

Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

(1) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach den §§ 14c, 14e und 14f

haben keine aufschiebende Wirkung.

Gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde ist die Beschwerde statthaft. Sie kann auch auf neue Tatsachen oder Beweismittel gestützt werden.

(2) Die Beschwerde steht den am Verfahren vor der Regulierungsbehörde Beteiligten zu.

(3) Die Beschwerde ist auch gegen die Unterlassung einer beantragten Entscheidung der Regulierungsbehörde statthaft, auf deren Erlass der Antragsteller einen Rechtsanspruch geltend macht. Als Unterlassung gilt es auch, wenn die Regulierungsbehörde den Antrag auf Erlass der Entscheidung ohne zureichenden Grund in angemessener Frist nicht beschieden hat. Die Unterlassung ist dann einer Ablehnung gleichzuachten.

(4) Über die Beschwerde entscheidet ausschließlich das für den Sitz der Regulierungsbehörde zuständige Oberlandesgericht. § 36 der Zivilprozessordnung gilt entsprechend.

(5) Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

(6) Wird eine Entscheidung, durch die eine vorläufige Anordnung nach § 14c Absatz 10 getroffen wurde, angefochten, so kann das Beschwerdegericht anordnen, dass die angefochtene Entscheidung ganz oder teilweise erst nach Abschluss des Beschwerdeverfahrens oder nach Leistung einer Sicherheit in Kraft tritt. Die Anordnung kann jederzeit aufgehoben oder geändert werden.

(7) § 14c Absatz 10 gilt entsprechend für das Verfahren vor dem Beschwerdegericht. Dies gilt nicht für die Fälle des Absatzes 8.

(8) Auf Antrag kann das Beschwerdegericht die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise anordnen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung bestehen oder
2. die Vollziehung für den Betroffenen eine unbillige, nicht durch überwiegende öffentliche Interessen gebotene Härte zur Folge hätte.

Die Regulierungsbehörde kann die Vollziehung der Entscheidung aussetzen. Die Aussetzung soll erfolgen, wenn die Voraussetzungen des Satz 1 Nr. 2 vorliegen.

Der Antrag nach Satz 1 ist schon vor Einreichung der Beschwerde zulässig. Die Tatsachen, auf die der Antrag gestützt wird, sind vom Antragsteller glaubhaft zu machen. Ist die Entscheidung von der Regulierungsbehörde schon vollzogen, kann das Gericht auch die Aufhebung der Vollziehung anordnen. Die Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann von der Leistung einer Sicherheit oder von anderen Auflagen abhängig gemacht werden. Sie kann auch befristet sein. Entscheidungen nach Satz 1 können jederzeit geändert oder aufgehoben werden.

(9) Für das Beschwerdeverfahren gelten § 78, § 79 Abs. 1, § 80, § 81, § 82 Abs. 1 bis 3, §

83 Abs. 1 und 2 und Abs. 4 bis 6, § 83a, § 84, § 85 des Energiewirtschaftsgesetzes entsprechend. Für die Rechtsbeschwerde gelten Absatz 5 bis 7 dieses § 37 sowie § 86, § 87 und § 78 Abs. 3, 4 Nr. 1 und Abs. 5, § 79 Abs. 1, § 80, § 81, § 83 Abs. 1 und 2 und Abs. 4 bis 6, §§ 83a bis 85 und § 88 Abs. 1 und Abs. 5 Satz 2 des Energiewirtschaftsgesetzes entsprechend.

(10) Die Bestimmungen des § 89, § 90 und § 90a des Energiewirtschaftsgesetzes gelten entsprechend.

§ 37a Bürgerliche Rechtsstreitigkeiten

(1) Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz oder der auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen ergeben, sind ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes die Landgerichte ausschließlich zuständig. Satz 1 gilt auch, wenn die Entscheidung eines Rechtsstreits ganz oder teilweise von einer Vorfrage abhängt, die nach diesem Gesetz zu beantworten ist. Mit einer Klage nach Satz 1 oder Satz 2 kann die Klage wegen eines anderen Anspruchs verbunden werden, wenn dieser im rechtlichen oder unmittelbaren wirtschaftlichen Zusammenhang mit dem Anspruch steht, der bei dem nach Satz 1 oder Satz 2 zuständigen Gericht geltend zu machen ist; dies gilt auch dann, wenn für die Klage wegen des anderen Anspruchs eine ausschließliche Zuständigkeit gegeben ist.

(2) Für die nach Absatz 1 ausschließlich zuständigen Landgerichte gilt § 89 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend.

(3) Das Gericht hat die Regulierungsbehörde über alle Rechtsstreitigkeiten nach Absatz 1 zu unterrichten. Das Gericht hat der Regulierungsbehörde auf Verlangen Abschriften von allen Schriftsätzen, Protokollen, Verfügungen und Entscheidungen zu übersenden.

(4) Der Präsident oder die Präsidentin der Regulierungsbehörde kann, wenn er oder sie es zur Wahrung des öffentlichen Interesses als angemessen erachtet, aus den Mitgliedern der Regulierungsbehörde eine Vertretung bestellen, die befugt ist, dem 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 dem Gericht mitzuteilen.

(5) Macht in einer Rechtsstreitigkeit, in der ein Anspruch nach diesem Gesetz oder der auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen geltend gemacht wird, eine Partei glaubhaft, dass die Belastung mit den Prozesskosten nach dem vollen Streitwert ihre wirtschaftliche Lage erheblich gefährden würde, so kann das Gericht auf ihren Antrag anordnen, dass die Verpflichtung dieser Partei zur Zahlung von Gerichtskosten sich nach einem ihrer Wirtschaftslage angepassten Teil des Streitwerts bemisst. Das Gericht kann die Anordnung davon abhängig machen, dass die Partei glaubhaft macht, dass die von ihr zu tragenden Kosten des Rechtsstreits weder unmittelbar noch mittelbar von einem Dritten übernommen werden. Die Anordnung hat zur Folge, dass die begünstigte Partei die Gebühren ihres Rechtsanwalts ebenfalls nur nach diesem Teil des Streitwerts zu entrichten hat. Soweit ihr Kosten des Rechtsstreits auferlegt werden oder soweit sie diese übernimmt, hat sie die von dem Gegner entrichteten Gerichtsgebühren und die Gebühren seines Rechtsanwalts nur nach dem Teil des Streitwerts zu erstatten. Soweit die außergerichtlichen Kosten dem Gegner auferlegt werden oder von ihm übernommen werden, kann der Rechtsanwalt der begünstigten Partei seine Gebühren von dem Gegner nach dem für diesen geltenden Streitwert betreiben.

§ 37b Zuständige Senate beim Oberlandesgericht und beim Bundesgerichtshof

(1) Die nach § 91 des Gesetzes gegen den Wettbewerb bei den Oberlandesgerichten gebil-

deten Kartellsenate entscheiden über die nach diesem Gesetz den Oberlandesgerichten zugewiesenen Rechtssachen sowie in den Fällen des § 37a über die Berufung gegen Endurteile und die Beschwerde gegen sonstige Entscheidungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten.

(2) Die §§ 92 und 93 des Gesetzes gegen den Wettbewerb gelten entsprechend.

(3) Der nach § 94 des Gesetzes gegen den Wettbewerb beim Bundesgerichtshof gebildete Kartellsenat entscheidet über folgende Rechtsmittel:

1. in Verwaltungssachen über die Rechtsbeschwerde gegen Entscheidungen der Oberlandesgerichte (§ 37 Absatz 9 in Verbindung mit § 86 und § 88 Abs. 5 Satz 2 des Energiewirtschaftsgesetzes) und über die Nichtzulassungsbeschwerde (§ 37 Absatz 9 in Verbindung mit § 87 des Energiewirtschaftsgesetzes),
2. in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz oder der auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen ergeben,
 - a) über die Revision einschließlich der Nichtzulassungsbeschwerde gegen Endurteile der Oberlandesgerichte,
 - b) über die Sprungrevision gegen Endurteile der Landgerichte,
 - c) über die Rechtsbeschwerde gegen Beschlüsse der Oberlandesgerichte in den Fällen des § 574 Abs. 1 der Zivilprozessordnung.

§ 38 Weitere Übergangsvorschriften

(1) Berührt die Eisenbahninfrastruktur eines nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Genehmigungen bis zum 1. Juli 2002 von einem Land erteilt wurde, ein anderes Land, dann gelten die bislang erteilten Genehmigungen weiter und ab 1. Juli 2003 als Genehmigung des Landes, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, soweit nicht die beteiligten Länder bis dahin etwas anderes nach § 5 Abs. 1b Nr. 2 Satz 2 vereinbart haben. Satz 1 gilt für die Eisenbahnaufsicht entsprechend.

(2) Auf Eisenbahnen, die erstmals ab dem 30. April 2005 nach § 14 Abs. 1 den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, finden die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung 1959 und die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung bis zum Erlass einer Regelung nach Satz 3 keine Anwendung. Auf diese Eisenbahnen sind die jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften über die Betriebssicherheit nichtöffentlicher Eisenbahnen anzuwenden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass die Sätze 1 und 2 nicht mehr anzuwenden sind, soweit es für die einheitliche Regelung der Betriebssicherheit aller regelspurigen Eisenbahnen erforderlich ist.

(3) Dem, der am 29. April 2005 Tätigkeiten nach § 6 Abs. 1 bereits rechtmäßig ausübt, ist auf Antrag die Genehmigung nach § 6 Abs. 1 zu erteilen, ohne dass die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 geprüft werden. Satz 1 gilt nur, sofern die Genehmigung bis zum 1. Mai 2006 beantragt wird.

(4) Eisenbahnen, die ab dem 30. April 2005 nicht mehr von der Versicherungspflicht nach § 1 der Eisenbahnhaftpflichtverordnung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 dieser Verordnung freigestellt sind, haben den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung der nach § 5 zuständigen Aufsichtsbehörde bis zum 1. November 2005 vorzulegen.

(5) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am 30. April 2005 bereits am Eisenbahnbetrieb teil-

nehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung bis zum 1. November 2005 zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Fall rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bis zum 1. November 2005 eine Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung beantragt haben und deren Antrag noch nicht unanfechtbar beschieden ist, erhalten nach den bis zum 20. April 2007 geltenden Vorschriften eine Sicherheitsbescheinigung. Die Sicherheitsbescheinigung nach Satz 1 oder eine vor dem 21. April 2007 erteilte Sicherheitsbescheinigung gilt längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010.

(5b) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am 21. April 2007 bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung oder die nationale Bescheinigung nach § 7a bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 zu beantragen.

(5c) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die am 21. April 2007 bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bis zum 21. Oktober 2007 zu beantragen. Satz 1 gilt nicht für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die ausschließlich Serviceeinrichtungen oder Netze des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben, betreiben. Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung als bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5d) Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Abs. 7 in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Abs. 4 zu beantragen. Die nach Satz 1 beantragte Sicherheitsbescheinigung oder nationale Bescheinigung gilt jeweils mit dem Antrag bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den jeweiligen Antrag als vorläufig erteilt.

(5e) Wer am 21. April 2007 bereits eine Schulungseinrichtung im Sinne des § 7d Abs. 1 betreibt und nicht nach § 7d Abs. 4 von der Genehmigungsverpflichtung ausgenommen ist, hat die Genehmigung nach § 7d Abs. 1 bis zum 21. Oktober 2007 zu beantragen. Die Genehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(6) § 23 ist nur auf Anträge, die nach dem 30. April 2005 gestellt werden, anzuwenden.

(7) Die am 29. April 2005 anhängigen behördlichen und gerichtlichen Verfahren über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur werden nach den hierfür bisher geltenden Vorschriften und

1. bis zum Ablauf des 31. Dezember 2005 durch das Eisenbahn-Bundesamt,
2. ab dem 1. Januar 2006 durch die Regulierungsbehörde fortgeführt.

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

§ 39 Übergangsregelung für Planungen

(1) Vor dem 17. Dezember 2006 beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der ab dem 17. Dezember 2006 geltenden Fassung weitergeführt. § 11 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bleibt unberührt.

(2) § 18c gilt auch für Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen, die vor dem 17. Dezember 2006 erlassen worden sind, soweit der Plan noch nicht außer Kraft getreten ist.

§ 40 Zeitliche Übergangsregelungen

(1) Die §§ 2, 14 und 14b sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2009 in ihrer am 28. Mai 2009 geltenden Fassung anzuwenden.

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

Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung -EIBV)

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. "Zugtrasse" denjenigen Anteil der Schienenwegkapazität eines Betreibers der Schienenwege, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
2. "Schienenwegkapazität" die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen;
3. "Zuweisung" die Zuweisung von Zugtrassen durch einen Betreiber der Schienenwege;
4. "Koordinierung" das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zu finden;
5. "überlastete Schienenwege" einen Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen 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 "überlastet" 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 und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.

§ 3 Leistungen, Fahrgastinformationen

- (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Benutzung der von ihnen be-

triebenen Serviceeinrichtungen diskriminierungsfrei zu gewähren sowie die damit verbundenen Leistungen und die in Anlage 1 Nr. 2 beschriebenen Leistungen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören, diskriminierungsfrei zu erbringen. Betreiber der Schienenwege sind zusätzlich verpflichtet, die von ihnen betriebenen Schienenwege, die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zur Nutzung bereitzustellen, Zugtrassen nach Maßgabe dieser Verordnung zuzuweisen und die in Anlage 1 Nr. 1 beschriebenen Leistungen zu erbringen. Betreiber der Schienenwege sind zusätzlich verpflichtet, vollständige Angaben über die verfügbaren Kapazitäten zu machen, einschließlich der Bereitstellung von Bildfahrplänen und von IT-gestützten Planungsinstrumenten, wie sie der Betreiber der Schienenwege auch intern zur Konstruktion von Trassen und zur Planung der Vergabe von Schienenwegen nutzt; im Gelegenheitsverkehr sind nachvollziehbare Angaben über die Belegung der Schienenwege (in anonymisierter Form) zu machen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können darüber hinaus Leistungen nach Anlage 1 Nr. 3 erbringen.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen 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 erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach den Sätzen 1 und 2 entstehenden Kosten anteilig. Im Fall der Nichteinigung über die Kostentragung entscheidet auf Antrag eines beteiligten Unternehmens das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 4 Schienennetz-Benutzungsbedingungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, Benutzungsbedingungen (Schienennetz-Benutzungsbedingungen) für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 1 genannten Leistungen zu erstellen und diese entweder

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

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

(2) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen müssen mindestens die in Anlage 2 festgelegten und die sonst nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben sowie die Liste der Entgelte und Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen enthalten.

~~Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.~~

(3) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten.

(4) Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. 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.

(5) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Sie treten mit dem Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen in Kraft mit Ausnahme der Liste der Entgelte, die mit Beginn der Fahrplanperiode in Kraft treten und für deren Laufzeit gelten, sofern sich nicht aus einer Entgeltgenehmigung der Regulierungsbehörde etwas anderes ergibt.

(6) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Sie sind für die Beteiligten verbindlich; hiervon bleiben Allgemeine Geschäftsbedingungen, die in ihnen enthalten sind, unberührt.

(7) Die Absätze 4 und 5 gelten nicht bei Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen von unwesentlicher Bedeutung. Eine Neufassung oder Änderung von unwesentlicher Bedeutung ist insbesondere dann anzunehmen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

§ 5 Sicherheitsleistung, Geschäftsgeheimnis

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können von Zugangsberechtigten, mit Ausnahme der nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die Stellung einer Sicherheitsleistung in angemessener Höhe im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen verlangen. Die Grundsätze für die Stellung einer Sicherheitsleistung sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und zusätzlich von den Betreibern der Schienenwege der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitzuteilen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, das Geschäftsgeheimnis jedes Zugangsberechtigten hinsichtlich der erhaltenen Angaben zu wahren.

§ 6 Antragstellung

(1) Zugangsberechtigte können bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen stellen, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes müssen die Zuweisung an ein von ihnen im Zeitpunkt der Antragstellung benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können die Zuweisung an sich oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen, das spätestens zum Ablauf der in § 8 Abs. 1 Nr. 6 genannten Frist dem Betreiber der Schienenwege benannt werden muss. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für die in Anlage 1 Nr. 1 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 ist verpflichtet, bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen zu beantragen. Der Betreiber der Schienenwege kann Erstattung seiner Kosten verlangen.

(3) Die Betreiber der Schienenwege können für die Anmeldung von Zugtrassen in mehreren Schienennetzen gemeinsame Einrichtungen schaffen. Ihre Errichtung und ihr Sitz sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen. Zugangsberechtigte haben ihre Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen dort zu stellen.

§ 7 Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen

(1) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sollen insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Zugtrassen vereinbaren. Sie sind verpflichtet, an der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren mitzuwirken. Sie haben sicherzustellen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachter eingeladen wird.

(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 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 § 14 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.

§ 8 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 spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen, die Zuweisung vornehmenden Stellen im Wege der Zusammenarbeit nach § 7 festzulegen. Diese Zugtrassen sind im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.
2. Die Betreiber der Schienenwege haben im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 7 Abs. 4 unverzüglich eine gemeinsame Frist festzulegen, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können; die Frist ist entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen; sie darf einen Monat nicht unterschreiten und beginnt mit der Veröffentlichung; wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, kann binnen dieser Frist zu etwaigen Auswirkungen des künftigen Netzfahrplans auf seine Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen Stellung nehmen.
3. Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Verfahren nach § 9 durchzuführen.
4. Die Betreiber der Schienenwege haben spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.
5. 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 § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.

6. 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.
7. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs haben die Betreiber der Schienenwege ihre Angebote nach § 11 abzugeben oder die Ablehnung mitzuteilen.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Regulierungsbehörde und, soweit der internationale Verkehr betroffen sein könnte, über die Regulierungsbehörde zusätzlich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

(3) Der Betreiber der Schienenwege kann in seinen Schienennetz-Benutzungsbedingungen die Form der Stellungnahmen nach Absatz 1 Nr. 2 vierter Halbsatz und Nr. 5 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 im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 9 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungs-und Entscheidungsverfahren für Schienenwege

(1) Die Betreiber der Schienenwege haben, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben. 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.

(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 Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 13 ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 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

ge 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 nach Absatz 4 Nr. 1 der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei dessen Taktfamilie das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
2. im Übrigen bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
3. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen nach Absatz 4 Nr. 1 den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei deren Taktfamilie in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.
4. im Übrigen 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 Nr. ~~12~~ zu entscheiden, ~~musskann~~ der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen, es sei denn, es liegen überragende, mit der Zielsetzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 1) zu vereinbarende Gründe vor, die eine andere Rangfolge gebieten.

(6) Ist eine Entscheidung auf der Grundlage der Absätze 4 und 5 nicht möglich, sind die 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 Regulierungsbehörde 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 § 11 Abs. 1 zu machen. Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig.

(7) Vertakteter Verkehr ist eine Eisenbahnverkehrsleistung, die grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tage mindestens ~~viermal-achtmal~~ und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird. Abweichungen hiervon können durch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsart, insbesondere des Güterverkehrs, begründet sein. Eine Taktfamilie ist die Menge an Zugtrassen pro Richtung, die eine gleich bleibende Charakteristik hinsichtlich ihrer Halte- und Fahrtzeiten aufweist.

§ 10 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Serviceeinrichtungen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit verbundenen sowie der in Anlage 1 Nr. 2 genannten Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. Die Liste der Entgelte ist ~~nicht~~ Bestandteil der Nutzungsbedingungen. § 4 Abs. 1, 3 und 6 gilt entsprechend. In den Nutzungsbedingungen sind für Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3c Nr. 2 bis 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Entgeltgrundsätze darzulegen, insbesondere

1. Einzelheiten der Entgeltregelung,
2. Informationen zu den mit dem Zugang verbundenen Leistungen und

3. Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen.

Für Nutzungsbedingungen nach Satz 4 gilt § 4 Abs. 1 und Abs. 3 bis 7 entsprechend.

(2) Zugangsberechtigte können bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung von Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 in entsprechender Anwendung des § 6 Abs. 1 stellen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung von Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 stattzugeben. Über diese Anträge darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(4) Falls die Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 nicht vom Betreiber der Schienenwege des überwiegend genutzten Schienenweges angeboten werden, muss dieser bemüht sein, die Erbringung dieser Leistungen zu vermitteln. In diesem Fall kann der Betreiber der Schienenwege vom Zugangsberechtigten verlangen, seine Kosten zu ersetzen, auch wenn ein Vertrag nicht zustande kommt.

(5) Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten.

(6) Kommt eine Einigung nicht zustande,

1. hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind;
2. kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen auf Zugang zu den in § 2 Abs. 3c Nr. 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Einrichtungen und auf Erbringung der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, in dessen Eigentum diese Einrichtungen stehen, sofern die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

(7) Für Angebote des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder die Ablehnung von Anträgen gilt § 11 Abs. 1 Satz 1 bis 4 entsprechend.

§ 11 Rechte an Zugtrassen

(1) Nach Ablauf der Frist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen und diese zu begründen. Die Erklärung erfolgt gegenüber den Zugangsberechtigten oder den von diesen benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Haben Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 oder 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Zuweisung an sich beantragt, ist, insoweit abweichend von Satz 2, das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, soweit die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen vereinbart werden sollen, einem von ihnen nach § 6 Abs. 1 Satz 3 benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu machen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden. Zugtrassen dürfen nicht an Dritte übertragen werden. Die Benutzung von Zugtrassen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen,

das dabei die Geschäfte des Bundes oder einer nach dem Regionalisierungsgesetz zuständigen Stelle wahrnimmt, gilt nicht als Übertragung.

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

(3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eintritt. Der Betreiber der Schienenwege kann dem Eintritt des Drittunternehmens widersprechen, wenn es den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt. Tritt ein Drittunternehmen in den Vertrag ein, so haften es und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Schienenwege als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die durch den Eintritt des Dritten entstehenden Aufwendungen.

(4) 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.

§ 12 Besonderes Kündigungsrecht

Wird das Recht aus einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes 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 Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach 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.

§ 13 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 vereinbarende 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 § 9 Abs. 6 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 betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangs-

berechtigte 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 diese Verordnung nichts anderes bestimmt, nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden. Eine Rahmenfahrplanperiode hat eine Dauer von fünf Jahren. Die erste Rahmenfahrplanperiode endet mit dem Wechsel des Netzfahrplans im Jahr 2010.

(5) Rahmenverträge sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Satz 1 gilt nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen offen zu legen. Dies kann auch durch die Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(7) Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode haben die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums sind nach § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.

(8) Über Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(9) 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.

(10) Kommt eine Einigung nicht zustande, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrages in entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 4 bis 6 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.

(11) Nach Vertragsschluss auf der Grundlage der Koordinierung gemäß den Absätzen 9 und 10 können

1. weitere Rahmenverträge nach Absatz 5 Satz 1 jederzeit bis zum Ende der Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden,
2. weitere Rahmenverträge nach 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.

§ 14 Gelegenheitsverkehr

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer in den Schienennetz- Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist, die vier Wochen nicht übersteigen darf, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Das Angebot kann nur

innerhalb von fünf Arbeitstagen 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 Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder 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 Arbeitstag 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 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 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.

§ 15 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 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.

§ 16 Überlastete Schienenwege

Liegen überlastete Schienenwege vor, hat der Betreiber der Schienenwege dies unverzüglich der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt für überlastet zu erklären. Eine Mitteilung hat auch bei Schienenwegen zu erfolgen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung ist entsprechend § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen.

§ 17 Kapazitätsanalyse

(1) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 18 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 der Schienenweg, die Betriebsverfahren, die Benutzung und deren Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität. Zu prüfen sind insbesondere Maßnahmen zur Umleitung von Zügen, zur zeitlichen Verlagerung von Verkehrsleistungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenweges, einschließlich kurz- und mittelfristiger Abhilfemaßnahmen.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Schienenweg als überlastet ausgewiesen wurde.

§ 18 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach vorheriger Beteiligung der Nutzer der betreffenden überlasteten Schienenwege sowie des betroffenen Landes einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu erstellen und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Regulierungsbehörde 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 Maßnahmen und 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, bei Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht.

(3) Der Betreiber der Schienenwege darf die Entgelte gemäß § 21 Abs. 3 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 ergeht im Benehmen mit der Regulierungsbehörde.

§ 19 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.

§ 20 Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege

(1) Finanziert ein Dritter Investitionen in die Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege, 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. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(2) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten 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.

§ 21 Entgeltgrundsätze für Schienenwege

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat seine Entgelte für die Pflichtleistungen so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung haben für das gesamte Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege zu gelten.

(2) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden.

(3) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf einem bestimmbar Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(4) Werden die in Anlage 2 Nr. 2 und 3 beschriebenen Leistungen innerhalb einer Eisenbahninfrastruktur nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so müssen die für diese Leistungen erhobenen Entgelte in Übereinstimmung mit § 14 Absatz 4 a bis 4 b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gebildet werden. (4) Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden.

(5) Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 2 und 4 genannten Entgelte und das Entgelt für die Pflichtleistungen über angemessene Zeiträume gemittelt werden.

(6) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen. Sie sind bei nicht vertragsge-

mäßigem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu mindern.

~~(7) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege sind einen Monat vor dem Fristbeginn nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 nach § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen oder zuzusenden. Sie gelten für die gesamte neue Fahrplanperiode.~~

§ 22 Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen für Schienenwege

(1) Die zuständige Aufsichtsbehörde kann

1. Ausnahmen von § 14 Abs. 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genehmigen, wenn die Kosten anderweitig ausgeglichen werden,
2. durch Allgemeinverfügung im Benehmen mit der Regulierungsbehörde alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach § 14 Abs. 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes freistellen.

(2) Im Fall von künftigen Investitionsvorhaben oder von Vorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurden, darf der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die 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.

§ 23 Entgeltnachlässe für Schienenwege

(1) Entgeltnachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, soweit nicht in Absatz 2 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.

(2) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Schienenwegabschnitte Entgeltregelungen einführen, die für alle Zugangsberechtigten gelten und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(3) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(4) Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche Entgeltnachlässe zu gewähren.

§ 24 Entgelte für Serviceeinrichtungen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten.

(2) Finanziert ein Dritter Investitionen in Serviceeinrichtungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, 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. Regelungen nach Satz 1

gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(3) Sofern ein gesondertes Entgelt für den Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen erhoben wird, gelten die §§ 21 bis 23 entsprechend. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, können hiervon zu Gunsten der Zugangsberechtigten abweichen. Die Abweichungen dürfen nicht auf einzelne Zugangsberechtigte beschränkt werden. ~~Abweichend von Satz 1 findet § 21 Abs. 7 auf Häfen keine Anwendung.~~

(4) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen.

§ 25 Veröffentlichungen, Bekanntmachungen

Soweit in dieser Verordnung eine Veröffentlichung oder Bekanntmachung im Bundesanzeiger vorgesehen ist, kann diese auch im elektronischen Bundesanzeiger erfolgen.

Anlage 1 (zu den §§ 3 und 21) Für die Zugangsberechtigten zu erbringende Leistungen

1. Die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege umfassen:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen;
 - b) die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom;
 - c) die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen;
 - d) alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Die Zusatzleistungen können umfassen:
 - a) Bereitstellung von Brennstoffen, die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;
 - b) kundenspezifische Leistungen für die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
3. Die Nebenleistungen können umfassen:
 - a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
 - c) technische Inspektion des rollenden Materials

Anlage 2 (zu § 4 Abs. 2)

Inhalt der Schienennetz Benutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nach § 4 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Schienenweg

Es sind Angaben zu machen zur Art des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg.

2. Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze sind darzulegen. Es müssen Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Informationen zu den Entgelten für die in Anlage 1 aufgeführten Leistungen enthalten sein. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 21 Abs. 2 und 3 sowie der §§ 22 und 23 angewandt werden. Spezifische Entgeltbestandteile wie solche nach § 21 Abs. 2 und Abs. 3 sowie Nachlässe wie solche nach § 23 sind zudem gesondert zu begründen. Es ist zudem darzulegen und zu begründen, ob und inwiefern Mittelungen nach § 21 Abs. 5 erfolgen. Ebenfalls muss dargelegt und begründet werden, welche Marktsegmente im Rahmen des Marktausschlusstests (§ 14 Abs. 4c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) berücksichtigt werden und welche Entgelte insoweit gelten. Dieser Abschnitt muss ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen sowie Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten. Darzulegen ist auch, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, inwiefern die Entgelte den Anforderungen des § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entsprechen, insbesondere wie hoch die langfristigen zusätzlichen Kosten der Leistungsbereitstellung und der Zuschlag für leistungsmengenneutrale Gemeinkosten ausfallen und inwiefern eine verursachungsgerechte Kostenzuweisung nach § 14 Abs. 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfolgt.

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. Es sind ferner Angaben zur Abwicklung und zu den Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben, insbesondere

- a. zum Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege;
- b. zu den Anforderungen an Zugangsberechtigte;
- c. zum Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens;
- d. zu den Grundsätzen des Koordinierungsverfahrens;
- e. zu Einzelheiten der Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen.

Es 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.

Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG)

§ 26 Übertragung von Liegenschaften auf Dritte

(1) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist berechtigt und verpflichtet, für die Durchführung von Schienenpersonennahverkehr notwendige Liegenschaften auf Verlangen einer Gebietskörperschaft oder eines Zusammenschlusses von Gebietskörperschaften (Aufgabenträger), zu deren Aufgaben die Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) gehört, zu übertragen, soweit dies für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist. § 20 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.

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

- die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches auf Übertragung der Liegenschaften ausschließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird,

- ~~das~~ Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zum ~~Erbringen-Weiterbetrieb der Infrastruktur von Verkehrsleistungen~~ nicht mehr bereit ~~ist oder den Weiterbetrieb von erhöhten Infrastrukturbenutzungsentgelten und/oder von der Leistung von Zuschüssen abhängig macht~~ sind,

~~– eine Vereinbarung mit Aufgabenträgern über das Erbringen von Verkehrsleistungen auf der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes über die Finanzierung des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur nicht zustande gekommen ist sowie~~

- der Aufgabenträger ~~das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das~~ ~~Betreiben~~ der Eisenbahninfrastruktur für mindestens ~~30-10~~ Jahre garantiert.

(3) Die Übertragung der Liegenschaften sowie der durch dingliche Rechte an diesen Liegenschaften gesicherten Verbindlichkeiten erfolgt durch Vertrag, der der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf.

(4) Die Liegenschaften sind im übrigen kostenfrei zu übertragen, es sei denn, die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft hat nach Abschluß der Verfahren nach den §§ 22 bis 24 Investitionen aus Eigenmitteln getätigt; in diesem Fall hat der Aufgabenträger die anteiligen Abschreibungen und Zinsen zu übernehmen.

(5) Im Streitfall entscheidet über den Inhalt des Vertrages, insbesondere über die Rechte und Pflichten nach § 20 Abs. 1 Satz 2 auf Anrufung eines der Beteiligten das im Vertrag vorzusehende Schiedsgericht.

(6) In dem Vertrag nach Absatz 3 sind auch Regelungen über die Rückübertragung der Liegenschaften auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zu treffen, wenn der Aufgabenträger die Garantie ~~nach Absatz 2 – für das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre~~ nicht einhält.

(7) Für die Übertragung nach Absatz 1 und die Rückübertragung gilt § 11 Abs. 2 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes entsprechend.

Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – DBGrdG

§ 25a Verbot des Gewinntransfer

Gewinne der im Bereich Fahrweg gehaltenen Infrastrukturgesellschaften dürfen nicht an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgeschüttet werden. Gesellschafterdarlehen der Deutschen Bahn Aktiengesellschaften an ihre Infrastrukturgesellschaften sind entsprechend der Bonität der Infrastrukturgesellschaften zu verzinsen. Konzernumlagen der Infrastrukturgesellschaften an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind unzulässig.

Begründung

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

§ 1 AEG

Absatz 2 Satz 2

Die bisherige Bestimmung, wonach die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, nicht Gegenstand des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist, führte dazu, dass Bahnstromlieferungen keinerlei Regulierung unterlagen: Die korrespondierende Vorschrift des § 3a Energiewirtschaftsgesetz, wonach die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom Gegenstand des Energiewirtschaftsgesetzes ist, führt ins Leere, da das Energiewirtschaftsgesetz – mit Ausnahme bestimmter, auf die Versorgung von Eisenbahnen nicht passender Bestimmungen für Energielieferungen an Letztverbraucher (§§ 36-42) – keine Vorschriften zur Regulierung der Stromversorgung enthält.

Aus diesem Grund ist die bisherige Formulierung aufgehoben worden. Damit ist die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom grundsätzlich Gegenstand des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der auf seiner Grundlage ergangenen Verordnungen.

Die nunmehr gewählte Formulierung in § 1 Absatz 2 Satz 2 AEG sieht stattdessen vor, dass das Allgemeine Eisenbahngesetz und die auf seiner Grundlage ergangenen Verordnungen grundsätzlich nicht für die Bahnstromfernleitungen gelten, es sei denn, es wird im Einzelfall etwas anderes bestimmt. Damit ist nunmehr gesetzlich klargestellt, dass die Zugangs- und Entgeltregulierung zu den Bahnstromfernleitungen auf Grundlage des Energiewirtschaftsgesetzes und der auf seiner Grundlage ergangenen Verordnungen erfolgen kann. Seine Berechtigung findet dies darin, dass das Energiewirtschaftsrecht insoweit die sachnähere Regelungsmaterie darstellt. Die hier vorgenommene Klarstellung entspricht im Übrigen der bis-

herigen Praxis der Bundesnetzagentur sowie der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Düsseldorf.¹

Vorrangige Regelungen im Eisenbahnrecht, die weiterhin Geltung behalten, betreffen insbesondere die Sicherheitspflichten nach § 4 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 3 AEG sowie die neu eingefügte Vorschrift zur Unabhängigkeit in § 9a Absatz 7 AEG.

§ 5 AEG

Absatz 3

Die Änderung erfolgt in Anpassung an das Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

§ 9 AEG

Absatz 1 e

Die Zuständigkeit für die Vorschriften der §§ 9 und 9a AEG liegt künftig bei der Regulierungsbehörde (§ 14b Absatz 1 AEG), so dass an dieser Stelle die Zuständigkeitsregelung ebenfalls anzupassen ist. Die Vorschrift ist zudem nunmehr als „Soll“-Vorschrift ausgestaltet, da die mit § 9 AEG einhergehenden Pflichten für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit wettbewerblich geringer Bedeutung regelmäßig nicht erforderlich sind. Die Änderung dient daher insbesondere der Entlastung kleinerer und mittlerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Absatz 3

Der Absatz entfällt, da die Vorschriften zur getrennten Rechnungsführung nur bei Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anwendbar sind. Die einzuhaltenen Regelungen sind abschließend im Anhang der Verordnung niedergelegt. Soweit Eisenbahnverkehrsunternehmen Aufträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Wettbewerb nach Art. 5 Abs. 1 bzw. 3 der Verordnung erhalten, sind sie nicht mehr zur getrennten Rechnungslegung verpflichtet.

§ 9a AEG

¹ Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 16. Dezember 2009 (VI-3 Kart 61/09 (V) zur Entscheidung der Bundesnetzagentur vom 18. Dezember 2008 (BK 8-08/006).

Absatz 1

Satz 1

Die Streichung dient der Sicherstellung einer umfassenden rechtlichen, organisatorischen und entscheidungsbezogenen Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege von Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit erstmalig der Einhaltung der unionsrechtlichen Vorgaben der Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG und Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/G. Nach diesen Vorgaben hat der mitgliedstaatliche Gesetzgeber die Wahl, den Betrieb der Infrastruktur insgesamt auf ein unabhängiges Unternehmen zu übertragen oder aber die zugangsrelevanten Entscheidungen auf eine unabhängige Stelle bzw. ein unabhängiges Unternehmen zu übertragen. Die bislang gewählte Lösung, wonach der Betreiber der Schienenwege lediglich partiell unabhängig sein muss, nämlich soweit er Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen oder Wegeentgelte trifft, war mit diesen Vorgaben nicht vereinbar.

Ihre wichtigste Bedeutung entfaltet die Bestimmung des § 9a Satz 1 in Bezug auf die Deutsche Bahn, die auf absehbare Zeit als integriertes Eisenbahnunternehmen organisiert bleiben wird. Um den unionsrechtlichen Vorgaben zu genügen, müsste die Betreiberin der Schienenwege innerhalb der Deutschen Bahn, die DB Netz AG, entweder umfassend rechtlich, organisatorisch und entscheidungsbezogen von Vorgaben sonstiger Gesellschaften der Deutschen Bahn unabhängig sein oder ihr müsste die Kompetenz zu zugangsrelevanten Entscheidungen (wie insbesondere Trassenvergabe und Entgeltfestsetzung) entzogen werden; die Tätigkeit der DB Netz AG würde sich dann auf das Halten und den Betrieb der Schieneninfrastruktur beschränken. Die letztbenannte Alternative dürfte im Widerspruch zu Artikel 87e Absatz 3 Satz 1 Grundgesetz stehen, wonach die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen zu führen sind: Ohne die Kompetenz zu Entscheidungen über die wesentlichen Wettbewerbsparameter Trassenvergabe und Entgeltfestsetzung dürfte die DB Netz AG nicht mehr als „Wirtschaftsunternehmen“ anzusehen sein. Es dürfte zudem auch wenig praktikabel sein, das Halten und den Betrieb der Schieneninfrastruktur einerseits sowie die Trassenvergabe und Entgeltfestsetzung andererseits verschiedenen Unternehmen zuzuweisen. Aus diesem Grund kommt vorliegend nur das Modell einer umfassenden rechtlichen, organisatorischen und entscheidungsbezogenen Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege in Betracht. Die Europäische Kommission steht zutreffend auf dem Standpunkt, dass eine Vermutung dafür besteht, dass ein Schienenwegsbetreiber, der mehrheitlich im Eigentum eines Eisenbahnverkehrsunternehmen oder damit verbundener Unternehmen steht, die erforderliche Unabhängigkeit gerade nicht aufweist. Sie hat gleichwohl nicht

ausgeschlossen, dass umfassende Absicherungen der rechtlichen, organisatorischen und entscheidungsbezogenen Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege diese Vermutung widerlegen können. In dieser Hinsicht hat sie eine Reihe von Anforderungen benannt, die mindestens erfüllt sein müssen, um eine derartige Unabhängigkeit auch innerhalb eines integrierten Konzerns annehmen zu können.² Die weiteren Änderungen in Satz 2 dienen der Umsetzung dieser Vorgaben.

Satz 2

Die Änderung in Nummer 1 legt fest, dass mit der Ausgliederung des „Bereichs“ Schienenbetrieb auch eine eigentumsrechtliche Zuordnung der mit diesem Betrieb verbundenen Vermögenswerte erforderlich ist. Dies wurde in der Literatur teilweise bestritten.³ Auch zeigen die betrieblichen Realitäten bei der DB Netz AG, die über diverse *shared services* an Leistungen der Holdinggesellschaft Deutsche Bahn AG angebunden ist, dass insofern die unionsrechtlich geforderte „organisatorische“ Unabhängigkeit noch nicht bestand. Die Änderung greift zugleich eine Forderung der Kommission auf, wonach die „mit den wesentlichen Funktionen“ betraute Stelle ihr eigenes Personal und ihren Dienstsitz (in separaten Gebäuden oder mit gesichertem Zugang) haben muss.⁴

Die Änderungen in Nummer 3 bis 5 dienen der Sicherstellung einer umfassenden Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundener Unternehmen in organisatorischer und entscheidungsbezogener Hinsicht. Die Begriffe der „Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung“ orientieren sich an § 8 AEG.

Die Änderung in Nummer 6 verbietet erstmalig, dass Mitglieder des Vorstands der Holding oder ihrer Tochtergesellschaften gleichzeitig Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats des Betreibers der Schienenwege sind. Die Kommission hatte das Fehlen eines entsprechenden Verbots als Verstoß gegen Unionsrecht gerügt.⁵

Die neu eingefügte Nummer 7, die für leitende Mitarbeiter oder gesetzliche Vertreter eine Karenzzeit für Wechsel vom Betreiber der Schienenwege zu anderen Gesellschaften des integrierten Eisenbahnunternehmens vorschreibt, greift eine Forderung der Kommission zur Sicherstellung der Unabhängigkeit auf. Der Zeitraum von zwei Jahren orientiert sich an der

² Schreiben der Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesregierung (K (2008) 2864).

³ Gerstner, in: Hermes/Sellner (Hrsg.), Beck'scher AEG-Kommentar, 2006, § 9a Rdn. 32.

⁴ Schreiben der Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesregierung (K (2008) 2864).

⁵ Schreiben der Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesregierung (K (2008) 2864).

Vorgabe des §74a Absatz 1 Satz 3 Handelsgesetzbuch, wonach ein Wettbewerbsverbot auf längstens zwei Jahre ab Beendigung des Dienstverhältnisses erstreckt werden darf.

Nummer 8 greift eine Forderung der Kommission auf, wonach der Vorstand der „mit den wesentlichen Funktionen betrauten Stelle“ [...] „nach klaren Bedingungen und rechtlich verbindlichen Regeln“ ernannt wird, die die volle Unabhängigkeit der Entscheidungsfindung sicherstellen.⁶ Die Forderung, dass er nur unter der Kontrolle einer unabhängigen Behörde „wie einer Eisenbahn-Regulierungsbehörde“ ernannt und entlassen werden darf, wird dadurch umgesetzt, dass die Einhaltung des § 9a Satz 2 Nummer 6 der Aufsicht der Regulierungsbehörde unterstellt wird (§ 14c Absatz 1).

Absatz 2 und Absatz 5

Die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde wurde jeweils durch die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde ersetzt. Absatz 5 ist zudem nunmehr als „Soll“-Vorschrift ausgestaltet, da die mit § 9 AEG einhergehenden Pflichten für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit wettbewerblich geringer Bedeutung regelmäßig nicht erforderlich sind. Die Änderung dient daher insbesondere der Entlastung kleinerer und mittlerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Absatz 7

Diese Bestimmungen erklärt die Trennungsvorschriften des § 9a, die für Betreiber der Schienenwege gelten, entsprechend anwendbar für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die die Bahnstromfernleitungen sowie die Personenbahnhöfe betreiben. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Bahnstromfernleitungen und die Personenbahnhöfe eine für den Wettbewerb vergleichbar relevante Funktion haben.

§ 11 AEG

Die Regelungen zum Genehmigungserfordernis für die Stilllegung von Eisenbahninfrastrukturen wurde auf alle für die Betriebsabwicklung wichtigen Serviceeinrichtungen erstreckt. Die bisherige Beschränkung auf Bahnhöfe hat nicht ausreichend berücksichtigt, dass auch andere Serviceeinrichtungen, insbesondere Abstellanlagen, Rangierbahnhöfe und Terminals im Güterverkehr, für den Wettbewerb auf der Schiene von großer Bedeutung sind.

⁶ Schreiben der Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesregierung (K (2008) 2864).

Es wird zudem eine Zuständigkeit der Regulierungsbehörde begründet, da das Stilllegungsverfahren Zugangsrelevanz hat und daher im Zusammenhang mit den Zugangsvorschriften der §§ 14 ff. AEG steht, für die ebenfalls die Regulierungsbehörde zuständig ist.

Im Rahmen der Bewertung zu veräußernder Eisenbahninfrastrukturen wird das Ertragswertverfahren als das in der Regel allein angemessene Bewertungsverfahren festgelegt.

Die Abgabe von Infrastruktureinrichtungen muss diskriminierungsfrei erfolgen. Stehen mehrere Übernahmeinteressenten bereit, so kann die Diskriminierungsfreiheit durch Kriterien wie höchster Zubringerwert, höchster Kaufpreis bzw. höchste Pacht hergestellt werden. Daneben können Aufgabenträger des SPNV die Übernahme von Infrastruktureinrichtungen der Deutschen Bahn AG nach Maßgabe des § 26 Bundeseisenbahnneuordnungsgesetz verlangen.

§ 12 AEG

Absatz 1

Die bisher an dieser Stelle aufgeführten materiellen Anforderungen zur Tarifintegration im Personenverkehr werden jetzt neu in Absatz 7 geregelt. Anforderungen an den Güterverkehr können hingegen ersatzlos entfallen. Materielle Anforderungen z.B. an die tarifliche Durchbindung werden erst in Abs. 6 (ff.) formuliert.

Absatz 3

An Stelle der bisher zersplitterten Genehmigungsverantwortung soll in Zukunft allein die Regulierungsbehörde über die Weiterentwicklung der Beförderungsbedingungen entscheiden können. Dabei können die Beförderungsbedingungen von der Eisenbahn-Verkehrsordnung abweichen, jedoch nicht von verpflichtenden Vorgaben, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gesetzt worden sind.

Absatz 4

Folgeänderungen mit Blick auf die neue Zuständigkeit der Regulierungsbehörde.

Absatz 5

Soweit der Aufgabenträger ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf einen bestimmten Tarif verpflichtet hat, hat auch die Regulierungsbehörde diesen Tarif durchzusetzen. Hierdurch wird ein widerspruchsfreies behördliches Handeln sichergestellt.

Absatz 6

Die neu eingefügte Verpflichtung der Veröffentlichung der Tarife im Internet ist in der Praxis wesentlich bedeutsamer als die bislang obligatorische Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Die Einsichtnahmemöglichkeit bei Verkaufsstellen (insbesondere personenbediente Verkaufsstellen, internetbasierte Verkaufsstellen, Automaten) umfasst auch die Abfragemöglichkeit bei Automaten, soweit diese dies technisch ermöglichen, z.B. dialoggesteuerte Automaten mit Bildschirm.

Absatz 7

Die bisherigen Vorgaben zur Integration der Tarife werden in einem neuen Absatz zusammengefasst. Dabei ist wesentliches Ziel, dass auch im Falle des Vorhandenseins mehrerer Anbieter im Personenfern- und -nahverkehr es gesichert bleibt, dass für die gesamte Reise nur der Erwerb eines einzigen Fahrausweise erforderlich ist. Hinzu kommen die Vorgabe zum Angebot eines durchgängigen Tarifs (tarifliche Durchbindung) und das Gebot zur Abstimmung der Fahrpläne sowie zur unternehmensübergreifenden Beauskunftung der Angebote.

Auf diese Weise soll für den Fahrgast die erforderliche Integration der Angebote aller miteinander zum Teil konkurrierenden Betreiber gesichert werden. Die Neureglung trägt insofern dem zunehmenden Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) Rechnung. Dabei behalten die Unternehmen alle Freiheitsgrade, um sich mit eigenen Fahrtangeboten und mit eigenen Tarifen im Markt zu profilieren. Die Fahrpläne sollen nur mit Blick auf Anschlussverbindungen abgestimmt werden. Konkurrierende Angebote sind vom Abstimmungsgebot insoweit nicht betroffen. Auch können sich die Unternehmen im Bereich ihrer eigenen Angebote uneingeschränkt über Tarife profilieren.

Absatz 8

Durch die Neufassung des bisherigen Absatz 7 Satz 3 werden Zielsetzung zur und materielle Anforderungen an die betreiberübergreifende Integration von den Mechanismen zur Umset-

zung getrennt. Der bisherige Absatz 7 Satz 3 bleibt in seiner Grundstruktur erhalten und entspricht insoweit auch dem § 20 Absatz 6 des GWB. Die Neufassung erlaubt nicht nur bestimmten Kooperationen sondern gebietet sie sogar. Derzeit bestehen solche Kooperationen z.B. im TBNE. Die von der Monopolkommission geforderte Anforderung an die transparente und diskriminierungsfreie Umgestaltung der Kooperation wird umgesetzt.

Kommt aus dem Markt heraus keine Kooperation zu Stande, dann kann die Regulierungsbehörde auf Antrag festsetzen, zu welchen Bedingungen die Unternehmen zur Kooperation verpflichtet sind. Dabei kann die Regulierungsbehörde nur einen Anstoßtarif vorgeben. Ein solcher Anstoßtarif kombiniert Tarife der einzelnen Betreiber. Insoweit bleibt es bei der Tariffestsetzung durch die einzelnen Betreiber.

Absatz 9

Soweit die Unternehmen ihr Angebot nicht auf kommerzieller Basis eigenständig festlegen, sondern an gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gebunden sind, die vom Aufgabenträger festgesetzt werden, haben die Aufgabenträger in entsprechender Anwendung der Integrationsvorgaben von Abs. 8 miteinander zu kooperieren. Dieses geschieht heute bereits in den so genannten Verkehrsverbänden der Aufgabenträger.

Adressat der Kooperationspflicht nach Abs. 8 kann nur derjenige sein, der über die Inhalte disponieren kann. Dieses sind gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Aufgabenträger als Besteller. Insofern ermöglicht Abs. 9 die Einbindung der Aufgabenträger auch in die Kooperation gemäß Absatz 8. Dabei können die Aufgabenträger selber an dieser Kooperation teilnehmen oder sich sowohl bei der Kooperation mit anderen Aufgabenträgern als auch mit den Kooperationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Dritte, z.B. beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verbundgesellschaften, vertreten lassen.

§ 14 AEG

Absatz 4

Satz 1

Festgelegt wird nunmehr als Entgeltmaßstab der Maßstab der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung („KEL“). Darin liegt eine Abkehr von dem bisherigen Vollkostenmaßstab,

der nicht im Einklang mit Art. 6 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG stand, wonach dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Kostensenkung zu geben sind. Die Europäische Kommission hat deshalb bereits ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet.⁷ Der Maßstab der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung geht allerdings, zumindest nach Lesart eines Teils der Literatur,⁸ über die vorbenannten Richtlinienvorgaben noch hinaus, was unter Berücksichtigung der eingeführten Ausnahmegesetzgebung in § 14 Absatz 4 a im Einklang mit Unionsrecht steht. Der Maßstab der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung ist erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene in Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Straße, sicherzustellen und das politische Ziel der Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene zu erreichen. Der nunmehr eingeführte Maßstab der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung steht im Einklang mit dem Entgeltmaßstab in den regulierten Sektoren der Telekommunikation (§ 31 Abs. 1 Satz 1 und der Postleistungen (§ 20 Abs. 1 PostG). Ein vergleichbarer Maßstab gilt auch nach § 21 Abs. 2 Energiewirtschaftsgesetz.

Satz 2

Festgelegt wird hier eine Definition des Maßstabs der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung. Die Vorschrift ist angelehnt an § 31 Absatz 2 Satz 1 TKG. Der bisherige Begriff der „Rendite, die am Markt erzielt werden kann“ war in seiner Reichweite äußerst unklar und wurde in Übereinstimmung mit der Begrifflichkeit in anderen Netzsektoren und einem Vorschlag aus der wissenschaftlichen Literatur⁹ durch den Begriff der „angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals“ ersetzt. Die so definierte Rendite stimmt auch überein mit betriebswirtschaftlichen Renditedefinitionen.

Satz 3

In Anlehnung an § 31 Absatz 4 TKG werden in nicht abschließender Aufzählung Faktoren benannt, die bei der Festlegung der angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu berücksichtigen sind. Die Entscheidung, welche Renditeermittlungsmethode zu wählen ist, bleibt – wie auch in den anderen regulierten Netzsektoren – offen. Denn die Renditeermittlungsmethode ist von vielen Faktoren abhängig, die sich zudem im Laufe der Zeit verändern

⁷ Schreiben der Kommission vom 26. Juni 2008 an die Bundesregierung (K (2008) 2864).

⁸ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 39 f.

⁹ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 42.

können (z.B. beim Börsengang des regulierten Unternehmens). Darüber hinaus kann auch im Rahmen der Ermittlung einer angemessenen Rendite aufgrund von Schwächen einzelner Methoden eine Methodenkombination sinnvoll sein.¹⁰

Absatz 4a

Absatz 4a ermöglicht, ohne dass eine abschließende Benennung vorliegt, Abweichungen von dem Maßstab der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung des Absatzes 4. Die explizit benannte Ausnahme berücksichtigt die betriebliche Realität vieler Betreiber von Schienenwegen, deren Betrieb auf die Produktion zu den Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung noch nicht ausgerichtet ist. Mit dieser Ausnahme soll zugleich sichergestellt werden, dass die Einführung des Maßstabes der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung in § 14 Absatz 4 Satz 1 mit den unionsrechtlichen Vorgaben im Einklang steht. Nach vielfach vertretener Meinung würde nämlich die ausnahmslose Einführung eines Maßstabes der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung zum jetzigen Zeitpunkt und ohne Übergangsphase der Richtlinie 2001/14/EG widersprechen, die von einer gegebenen (ineffizienten) Kostensituation ausgeht und den regulierten Unternehmen eine Anpassung von ihrer jetzigen Kostensituation an die Effizienzkosten ermöglichen will.¹¹ Die Einführung des Instruments eines „Effizienzverbesserungsplans“ soll dabei sicherstellen, dass Ineffizienzen innerhalb eines angemessenen Zeitraums abgebaut werden. Die Einhaltung des „Effizienzverbesserungsplan“ ist von der Regulierungsbehörde im Rahmen der Entgeltregulierung zu überwachen.

Absatz 4 b

Diese Bestimmung gibt dem Betreiber der Schienenwege vor, differenzierte Entgelte für die Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr zu bilden, soweit sich Kosten spezifisch der einen oder der anderen Verkehrsleistung zuordnen lassen. Damit weicht diese Bestimmung von § 14 Absatz 4 Satz 2, 2. Halbsatz der bisherigen Fassung des AEG ab, steht aber in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 21 Absatz 4 EIBV. Die differenzierte Zuordnung der Kosten ist zudem durch Artikel 7 Absatz 6 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG geboten.

¹⁰ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 42.

¹¹ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 39 f.

Absatz 4c

Diese Bestimmung beinhaltet den sogenannten „Marktausschlusstest“, wie er durch Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG vorgegeben ist und nach Lesart der rechtswissenschaftlichen Literatur bereits in der bisherigen Fassung des § 14 Absatz 4 Satz 3 AEG, wenn auch in wenig klarer Formulierung, enthalten war. Entgegen Vorschlägen aus der rechtswissenschaftlichen Literatur sollte beim Marktausschlusstest nicht auf Märkte im kartellrechtlichen Sinne abgestellt werden, da dies oftmals zu Ergebnissen führen würde, die nicht mit dem Ziel des Marktausschlusstests im Einklang stehen würden. Ziel des Marktausschlusstests ist es, die Entgelte für solche Verkehre zu reduzieren, die im Falle von Entgelten, die die vollen Kosten abdecken, von der Inanspruchnahme der Schienenwege ausgeschlossen wären. Dies betrifft insbesondere Verkehre, die über andere Verkehrsträger günstiger erfolgen können (etwa Paketsendungen über die Straße). Derartige Verkehre lassen sich über das im Kartellrecht zur Marktabgrenzung verwendete „Bedarfsmarktkonzept“ nicht hinreichend identifizieren. Es wurde daher der bisherige Begriff der „Marktsegmente“ beibehalten.

Die bedingt durch den Marktausschlusstest nicht abgedeckten Kosten des Betreibers der Schienenwege sind bei den übrigen Entgelten der entsprechenden Verkehrsleistung im Verhältnis zu den Kosten dieser Verkehrsleistung zu den Gesamtkosten aller Pflichtleistungen anzusetzen.

Absatz 5

Satz 1

Diese Bestimmung gleicht den Entgeltmaßstab für den Zugang zu Serviceeinrichtungen an den Entgeltmaßstab für die Pflichtleistungen eines Betreibers der Schienenwege vollumfänglich an. Die bisherigen Fassungen des § 14 Absatz 5 AEG sahen einen abweichenden Kostenmaßstab für den Zugang zu Serviceeinrichtungen vor, ohne dass dafür ein sachlicher Grund ersichtlich war. Mit der zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542) geänderten Fassung des § 14 Absatz 5 AEG ist der Entgeltmaßstab für den Zugang zu Serviceeinrichtungen an die kartellrechtlichen Maßstäbe angenähert worden. Im Sinne einer konsistenten Regulierung sollten die Maßstäbe für Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen jedoch den Maßstäben für die Pflichtleistungen eines Betreibers der Schienenwege entsprechen. Kartellrechtliche Anforderungen bleiben ohnehin unberührt (§ 14b Absatz 2 Satz 1 AEG).

Satz 2

Anders als in der bisherigen Fassung des § 14 Absatz 5 AEG unterliegen die Entgelte für die mit dem Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen, insbesondere Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen (das sind etwa Rangier-, Betankungs-, Zugbildungs- oder Wartungsleistungen) nicht mehr grundsätzlich einem gesetzlich vorgegebenen Entgeltmaßstab. Satz 2 bestimmt nunmehr lediglich, dass der Entgeltmaßstab der Absätze 4 bis 4b für diese Leistungen nur noch dann gilt, wenn diese Leistungen innerhalb einer Eisenbahninfrastruktur nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden. Diese Bestimmung setzt Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie 2001/14/EG um. Sofern mehr als ein Dienstleister die Leistungen erbringt, sollte regelmäßig Wettbewerb bestehen, so dass es einer Entgeltregulierung nicht bedarf.

§ 14b AEG

Absatz 1

Die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde für die Überwachung Vorschriften über die Trennung von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 9 und 9a) und die Stilllegung (§ 11) ist sachnäher als die bisherige Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde, da es sich bei diesen Vorschriften um regulierungsrechtliche Bestimmungen zur Sicherung der Zugangsrechte handelt.

Absatz 4

Der ergänzende Satz 2 stellt klar, dass die Befugnisse des § 14c, insbesondere die Informationsbefugnisse des § 14c Absatz 2, auch für die Erstellung des Berichtes gelten.

§ 14c AEG

Absatz 1

Durch die Streichung der Bezugnahme auf „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ wird der Adressatenkreis möglicher Verpflichtungen der Regulierungsbehörde erweitert, was die Regulierung stärkt.

Absatz 3a

Mit dem neuen Absatz 3a wird nunmehr klargestellt, dass es sich bei den Informationspflichten nach Absatz 2 und 3 um Eingriffsbefugnisse der Regulierungsbehörde handelte. Diese Klarstellung war im Hinblick auf die vom OVG NRW in der bisherigen Gesetzesfassung identifizierte Lücke erforderlich geworden.¹²

Absatz 5

Mit dieser Bestimmung wird das Beschlusskammerverfahren nunmehr auch für die Schienenregulierung eingeführt. Damit erfolgt ein Gleichlauf der Verfahrensausgestaltung mit dem Energiewirtschaftsrecht (§ 59 EnWG), dem Telekommunikationsrecht (§ 132 TKG) und dem Postrecht (§ 46 PostG), in dem die Regulierungsbehörde bereits im Beschlusskammerverfahren entscheidet. Angelehnt sind die Beschlusskammerverfahren an die Beschlussabteilungsverfahren des Bundeskartellamts (§ 51 Abs. 2 GWB). Die Beschlusskammern sind Kollegialspruchkörper und entscheiden in der Besetzung mit einer oder einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Das Verfahren ist justizähnlich ausgestaltet und stärkt die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde und die Richtigkeit ihrer Entscheidungen. Es trägt zudem dem Umstand Rechnung, dass die Regulierungsbehörde u.a. als Schlichtungsstelle im Streit zweier Unternehmen tätig wird.

Absatz 6

Die Bestimmung zu den Verfahrensbeteiligten schafft im Eisenbahnregulierungsrecht einen Gleichlauf mit dem Kartellverwaltungsverfahren (§ 54 Abs. 2 GWB) sowie den Verfahren im Energiewirtschaftsrecht (§ 66 Abs. 2 EnWG), dem Telekommunikationsrecht (§ 134 TKG) und dem Postrecht (§ 46 Abs. 3 PostG). Gegenüber dem bislang geltenden § 13 Verwaltungsverfahrensgesetz findet damit eine Erweiterung der Beiladungsmöglichkeiten für Dritte statt, da die Berührung wirtschaftlicher Interessen künftig ausreicht und nicht mehr eine Berührung rechtlicher Interessen vorliegen muss. Damit kann sich künftig ein größerer Kreis an Marktbeteiligten, insbesondere an Zugangsberechtigten, an Verfahren der Regulierungsbehörde beiladen lassen. Dies ermöglicht der Regulierungsbehörde einen besseren Zugang zu marktbezogenen Informationen und verhilft der Regulierung zu mehr Transparenz und Akzeptanz.

Absatz 7

¹² OVG NRW, Beschluss vom 22. Februar 2008, 13 B 68/08.

Diese Vorschrift, die sich an § 136 TKG orientiert, stellt erstmals Verfahrensvorgaben für den Umgang mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen auf.

Absatz 8

Die Bestimmung, die sich an § 56 GWB, § 135 TKG und § 67 EnWG orientiert, verankert den Anspruch auf rechtliches Gehör, ermöglicht Vertretern der von dem Verfahren berührten Wirtschaftskreisen Gelegenheit zur Stellungnahme und statuiert das Prinzip einer mündlichen Verhandlung vor Erlass der Entscheidungen der Regulierungsbehörde. Damit ermöglicht die Vorschrift, viel weiter gehend als der bislang geltende § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz, einen besseren Zugang zu marktbezogenen Informationen und verhilft der Regulierung zu mehr Transparenz und Akzeptanz.

Absatz 9

Diese Bestimmung dient der Klarstellung. Sie orientiert sich an der mit der 7. GWB-Novelle eingefügten Vorschrift des § 56 Absatz 4 GWB.

Absatz 10

Mit dieser Bestimmung wird im Eisenbahnregulierungsrecht, wie bereits im Kartellverwaltungsverfahren (§ 60 GWB), im Verfahren im Energiewirtschaftsrecht (§ 72 EnWG) und im Telekommunikationsrecht (§ 130 TKG), die Möglichkeit des Erlasses vorläufiger Anordnungen für die Regulierungsbehörde eingeführt. Dafür kann es insbesondere im Hinblick auf die strenge Förmlichkeit des Beschlusskammerverfahrens eine praktische Notwendigkeit geben, um in dringenden Fällen den Eintritt irreparabler Rechtsverletzungen zu verhindern.

Absatz 11

Diese Bestimmung, die den inhaltlich weitgehend gleichlaufenden Bestimmungen im Kartellverwaltungsverfahren (§ 61 GWB), im Energiewirtschaftsrecht (§ 73 EnWG) und im Telekommunikationsrecht (§ 131 TKG) entspricht, verschärft die Anforderungen an die Begründung und Bekanntgabe von Entscheidungen der Regulierungsbehörde gegenüber dem bislang geltenden §§ 39 und 41 Verwaltungsverfahrensgesetz. Sie steht im Zusammenhang mit der strengen Förmlichkeit des Beschlusskammerverfahrens.

Absatz 12

Die Veröffentlichung der Einleitung von Verfahren gibt den Unternehmen die Möglichkeit, rechtzeitig einen Antrag auf Beiladung zu stellen. Die Veröffentlichung von Entscheidungen schafft Transparenz über die Regulierungspraxis. Die Bestimmung ist orientiert an § 36 TKG, § 74 EnWG sowie § 43 GWB und der Praxis des Bundeskartellamts.

§ 14d AEG

Satz 2

Die Einbeziehung von Unterrichtungen nach Satz 1 Nr. 6 in die Begründungspflicht des Satz 2 dient einer effektiveren Regulierung und stellt erstmalig Konsistenz mit Satz 3 her.

Satz 3

Aufgrund der Erweiterung der Entgeltmaßstäbe in § 14 Absatz 4b, c und 5 war hier eine redaktionelle Anpassung erforderlich. Es dient auch einer effektiveren Regulierung, wenn nicht nur Betreiber der Schienenwege, sondern alle öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Begründungspflicht hinsichtlich ihrer Entgeltfestsetzung entsprechen. Kleinere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für die eine derartige Begründungspflicht nicht geboten scheint, können davon gemäß § 14e Absatz 4 befreit werden.

§ 14g AEG

Absatz 1

Satz 1 und Satz 2

§ 14g führt erstmals auch im Eisenbahnsektor eine Entgeltgenehmigungspflicht ein. Damit wird die Eisenbahnregulierung in ihrer Intensität weiter an die Regulierung der anderen Netzsektoren Telekommunikation, Energie und Post angeglichen.

Die eisenbahnrechtliche Entgeltgenehmigung gilt nur für die Pflichtleistungen eines Betreibers von Schienenwegen. Sie gilt damit insbesondere nicht für die Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für die mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen und die Neben- und Zusatzleistungen des Betreibers der Schienenwege; insofern bleibt es bei den bislang gültigen Verfahren nach den §§ 14d bis 14f.

Satz 3

Die Entgeltgenehmigung nach § 14g Absatz 1 ist als echte Ex-ante-Genehmigung ausgestaltet: Die Erteilung der Genehmigung ist ein Wirksamkeitserfordernis für die Erhebung der entsprechenden Entgelte.

Satz 4

Das genehmigte Entgelt markiert für den Betreiber der Schienenwege eine Obergrenze. Darüber darf er mit seinen Entgelten gehen. Insofern besitzt er weiterhin einen Spielraum. Zivilrechtlich bleibt damit der Anwendungsbereich des § 315 BGB eröffnet.

Absatz 2

Die Verfahrensfrist für die Regulierungsbehörde liegt mit zwei Monaten deutlich über der Frist von vier Wochen, die gemäß § 14e Absatz 1 Nr. 4 gilt und gibt damit der Regulierungsbehörde mehr Zeit für die aufwändigere Prüfung der Entgelte eines Betreibers der Schienenwege. Es besteht zudem die Möglichkeit der Fristverlängerung mit Zustimmung des Betreibers der Schienenwege gemäß Satz 2 der Vorschrift. Für den Fall der unterlassenen Entscheidung (Genehmigung oder Versagung der Genehmigung) gilt das Entgelt für eine Netzfahrplanperiode als genehmigt, allerdings unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Diese Vorschrift orientiert sich an § 23a Abs. 4 Satz 2 EnWG.

Absatz 3

Die Befristung der Genehmigung im Rahmen der Einzelkostenprüfung auf eine Netzfahrplanperiode trägt dem Umstand Rechnung, dass oftmals kurzfristig wirkende Einflüsse zu berücksichtigen sein werden. Im Rahmen der Anreizregulierung (§ 14h Absatz 6) soll die Genehmigung für den von der Regulierungsbehörde festgelegten Regulierungszeitraum gelten. Die Ausgestaltung der Vorschrift als „Soll“-Bestimmung ermöglicht jedoch eine Flexibilisierung hinsichtlich der Laufzeit der Genehmigung. Die Befristung der Genehmigung auf eine Netzfahrplanperiode steht zudem im Einklang mit der bisherigen Spruchpraxis der Regulierungsbehörde, wonach vom Betreiber der Schienenwege die „Liste der Entgelte“ für jede Netzfahrplanperiode erneut zu erstellen ist.

Absatz 4

Diese Bestimmung stellt klar, dass die bislang geltenden Vorschriften zu den besonderen Mitteilungspflichten (§ 14d), zur Vorabprüfung (§ 14e) und zur nachträglichen Prüfung durch die Regulierungsbehörde (§ 14f) nicht im Falle der Entgeltgenehmigungspflichtigkeit gelten, da ansonsten Inkonsistenzen im Verfahren die notwendige Folge wären. Soweit sich die §§ 14d, e und f weiterhin auf Entgelthöhen beziehen, erfassen sie damit nur noch die Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für die mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen und die Neben- und Zusatzleistungen des Betreibers der Schienenwege, soweit diese einer materiell-rechtlichen Regulierung nach § 14 Absatz 4 bis 5 unterliegen.

§ 14h AEG

Absatz 1

Diese Bestimmung stellt klar, dass die nachfolgenden Bestimmungen für jede Entgeltprüfung, d.h. sowohl im Rahmen der Verfahren nach §§ 14d-14f als auch im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach § 14g gelten. Die Bestimmung stellt zudem klar, dass es sich bei den nachfolgend geschilderten Befugnissen der Regulierungsbehörde ebenso wie bei den ergänzend anwendbaren Befugnissen nach § 14c um Ermächtigungsgrundlagen für Eingriffe und nicht nur um Aufgabenzuweisungen handelt. Da das OVG NRW dies anders gesehen hatte, war eine gesetzliche Klarstellung geboten.¹³

Absatz 2

Satz 1 und 2

Die Regelung enthält eine nicht abschließende Auflistung der im Rahmen der Entgeltregulierung vorzulegenden Unterlagen.¹⁴

Satz 3

¹³ OVG NRW, Beschluss vom 22. Februar 2008, 13 B 68/08.

¹⁴ Die Auflistung orientiert sich an einem Vorschlag von Kühling, vgl. Gutachten zur Klärung von Entgeltfragen nach AEG und EIBV, erstellt im Auftrag der Bundesnetzagentur, S. 147.

Die obligatorische Vorlage der in Satz 1 benannten Unterlagen (ohne gesonderte Aufforderung durch die Regulierungsbehörde) bei einem Entgeltgenehmigungsantrag nach § 14g dient dazu, der Regulierungsbehörde eine fristgerechte Entscheidung zu ermöglichen.

Satz 4

Ob und in welchem Umfang die Regulierungsbehörde in Rahme der Verfahren nach §§ 14d-14f die obligatorische Vorlage der in Satz 1 benannten Unterlagen ohne gesonderte Aufforderung verlangt, kann die Regulierungsbehörde nach dieser Bestimmung einzelfallorientiert festlegen. Dabei kann sie nach ihrem Ermessen insbesondere für mittelständische Eisenbahninfrastrukturbetreiber geringere Anforderungen stellen.

Absatz 3

Die Regelung enthält Vorgaben für die Transparenz und Datenaufbereitung sowie Vorgaben zur Behandlung nachgereichter Unterlagen. Sie orientiert sich an § 33 Absatz 4 und Absatz 5 TKG.

Absatz 4

Diese Bestimmung enthält nunmehr erstmalig eine Vorschrift für die Prüfungsmethoden zur Prüfung der Einhaltung des Entgeltmaßstabes nach Absatz 4 und 4a. Die Vorschrift enthält drei Prüfungsmethoden: Die im Einleitungssatz benannte Methode der Kostenprüfung, die Methode der Vergleichsmarktbetrachtung (Nummer 1) und den Einsatz von Kostenmodellen (Nummer 2). Die letztbenannten Prüfungsmethoden dürfen von der Regulierungsbehörde grundsätzlich nur zusätzlich zu den Kosteninformationen berücksichtigt werden. Abweichend von diesem Grundsatz gestattet Satz 2 ausdrücklich eine isolierte, von den Kostennachweisen unabhängige Vergleichsmarktbetrachtung oder Modellrechnung. Der grundsätzliche Vorrang der Einzelkostenprüfung rechtfertigt sich damit, dass im Eisenbahnsektor analytische Kostenmodelle als äußerst schwierig eingestuft werden und Vergleichsmärkte mit Wettbewerbsbedingungen regelmäßig nicht bestehen. Gleichwohl sollte der Regulierungsbehörde der Zugriff auf alle drei benannten Methoden zur Verfügung stehen, insbesondere zum Zweck der Korrektur bzw. –überprüfung eines anhand einer Methode gefundenen Ergebnisses.

Die Vorschrift lehnt sich an die Formulierung des § 35 Absatz 1 TKG an und entspricht einem Vorschlag aus der eisenbahnrechtlichen Literatur.¹⁵

Absatz 5

Absatz 5 enthält Bestimmungen zu den Kostenrechnungsmethoden. Unter einer Kostenrechnungsmethode ist ein systematischer Ansatz zu verstehen, mit dem ein Unternehmen die relevanten Kosten inhaltlich aufbereitet und darstellt.¹⁶

Satz 1

Diese Bestimmung ermöglicht der Regulierungsbehörde, dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zu der von ihm zugrunde gelegten Kostenrechnungsmethode zu machen. Dies kann insbesondere dann erforderlich sein, wenn die vom Betreiber der Schienenwege zu Grunde gelegte Kostenrechnungsmethode zu einer von den Regulierungszielen abweichenden Wettbewerbsverzerrung führt.¹⁷ Unter dem bisherigen Recht war streitig, ob die Regulierungsbehörde eine derartige Kompetenz hat.¹⁸ Mit der nunmehr eingeführten Bestimmung, die sich an § 29 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 TKG orientiert, soll diesbezüglich Klarheit geschaffen werden.

Satz 2

Die Möglichkeit, getrennte Konten für die entgeltregulierte Tätigkeit und sonstige Tätigkeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens anzuordnen, dient der besseren Überprüfung, ob in unzulässiger Weise Kosten aus sonstigen Tätigkeiten bei der entgeltregulierten Tätigkeit angesetzt werden. Eine derartige Kontentrennung sieht etwa auch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in ihrem Anhang unter Nr. 5 vor.

Satz 3 und 4

¹⁵ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 40 f.

¹⁶ Hölscher/Lünebürger, in: Scheurle/Mayen, *Telekommunikationsgesetz*, 2. Aufl., 2008, § 29 Rdn. 24.

¹⁷ Kühling, Gutachten zur Klärung von Entgeltfragen nach AEG und EIBV, erstellt im Auftrag der Bundesnetzagentur, S. 150.

¹⁸ Vgl. einerseits Gerstner, in: Hermes/Sellner (Hrsg.), *Beck'scher AEG-Kommentar*, 2006, § 14 Rdn. 185, und andererseits Kühling, Gutachten zur Klärung von Entgeltfragen nach AEG und EIBV, erstellt im Auftrag der Bundesnetzagentur S. 150 f.

Diese Bestimmung, die sich an § 29 Absatz 2 TKG orientiert, ermöglicht der Regulierungsbehörde über Satz 1 hinausgehend, gegenüber dem Betreiber der Schienenwege eine von ihr vorgegebene Kostenrechnungsmethode zu Grunde zu legen. Dies wird insbesondere dann erforderlich sein, wenn lediglich Korrekturvorgaben nach Satz 1 zur Verwirklichung der Regulierungsziele nicht ausreichen.

Absatz 6

Die Vorschrift bestimmt, dass die Regulierungsbehörde die Einhaltung der Entgeltmaßstäbe auch im Wege einer Anreizregulierung gewährleisten kann. Mit dieser Wahlmöglichkeit wird der Regulierungsbehörde die Möglichkeit eingeräumt, die Regulierung flexibel an die jeweiligen Marktbedingungen anpassen zu können. Die Vorschrift gilt sowohl für die Entgeltregulierung im Rahmen der Verfahren nach §§ 14d-14f als auch im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach § 14g.

Die Bundesnetzagentur als die zuständige Regulierungsbehörde¹⁹ sieht in einer Anreizregulierung das Potential, dem Betreiber der Schienenwege Anreize zu geben, eigene Anstrengungen zu unternehmen, um seine Kosten zu senken sowie Produktivität und Gewinn zu steigern. Letztlich würde dies dem Ziel dienen, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Aus regulierungsbehördlicher Sicht sieht die Bundesnetzagentur den Vorteil, dass der Kontrollaufwand langfristig in Grenzen gehalten wird, da auf eine Einzelkostenanalyse gerade verzichtet wird. Auf diese Weise können auch bestehende Informationsasymmetrien zwischen dem regulierten Unternehmen und der Regulierungsbehörde ausgeglichen werden.²⁰

Das hier gewählte Modell einer Anreizregulierung in Form der Price-Cap-Regulierung sieht eine Preishöhenbegrenzung vor. Dem gegenüber steht das hier nicht gewählte Modell der Revenue-Cap-Regulierung, das eine Erlösobergrenzenregulierung vorsieht. Im Arbeitskreis zur Fortentwicklung der Entgeltregulierung bei der Bundesnetzagentur sowie die von der Bundesnetzagentur beauftragten Gutachter favorisieren deutlich das Modell der Price-Cap-Regulierung gegenüber dem Modell der Revenue-Cap-Regulierung; auch die Bun-

¹⁹ § 4 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz.

²⁰ Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor, revidierte Fassung vom 26. Mai 2008, S. 1 ff.

desnetzagentur legt in ihrer weiteren Konzeption einer Anreizregulierung das Modell der Price-Cap-Regulierung zugrunde.²¹

Die Revenue-Cap-Regulierung birgt Risiken für Nachfrager, da diese dann etwaige Preisanstiege aufgrund von Nachfragerückgängen tragen müssten. Gleichzeitig haben die regulierten Unternehmen bei einer Revenue-Cap-Regulierung den latenten Anreiz, ihr Angebot zu verringern, um möglichst hohe Preise zu realisieren. Im Hinblick auf die politisch gewollte Verlagerung von Verkehr auf die Schiene setzt die Revenue-Cap-Regulierung damit Fehlankreize. Umgekehrt ermöglicht eine Preisobergrenze nach dem Modell der Price-Cap-Regulierung, über eine Mengenausweitung den Gewinn zu steigern und setzt daher die richtigen Anreize im Sinne des vorbenannten Ziels der Verkehrsverlagerung. Die Anreize zu einer effizienten Vermarktung der Trassen sind daher unter einer Price-Cap-Regulierung deutlich größer als unter einer Revenue-Cap-Regulierung.²²

Die Vorschrift bestimmt die Parameter der Anreizregulierung durch die gesamtwirtschaftliche Preissteigerungsrate (Satz 3 Nr. 1), die zu erwartende Produktivitätsfortschrittsrate (Satz 3 Nr. 3), das Ausgangsentgeltniveau (Satz 1), die Price-Cap-Perioden (Satz 6, 1. Fall) und die Referenzzeiträume zur Bestimmung der Änderungsrate (Satz 6, 2. Fall).

Die Formulierung der Anreizregulierung orientiert sich an § 34 TKG und einem Vorschlag von Kühling.²³ Die Formulierung enthält bewusst nur die Grundstrukturen der Anreizregulierung, die im Übrigen von der Regulierungsbehörde zu konkretisieren ist. Die Offenheit der Formulierung gibt der Regulierungsbehörde insbesondere die notwendige Flexibilität, die Anreizregulierung an die jeweiligen Situationen bzw. regulierten Bereiche (Schiene, Serviceeinrichtungen) sowie gemachte Erfahrungen anzupassen.

§ 14i AEG

Diese Vorschrift statuiert eine sektorspezifische Missbrauchsaufsicht, die in Anlehnung an § 42 TKG sowie § 30 EnWG konzipiert ist. Adressaten der Vorschrift sind neben marktbeherrschenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch marktbeherrschende Versorger mit lei-

²¹ Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor, revidierte Fassung vom 26. Mai 2008, S. 74 f.

²² Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor, revidierte Fassung vom 26. Mai 2008, S. 74 f.

²³ Kühling, Die Zukunft der Eisenbahntgeltregulierung zwischen Vertragsverletzungsverfahren und Reformoption, *Netzwirtschaften & Recht* 2009, S. 36, 41.

tungsgebundener Energie sowie Anbieter von Vertriebsleistungen für Fahrausweise. Damit soll eine Regelungslücke geschlossen werden, die sich insbesondere daraus ergab, dass das allgemeine Diskriminierungsverbot des § 14 Absatz 1 nicht für die Erbringer bestimmter Vorleistungen für den Eisenbahnbetrieb (Fahrstrom; Vertrieb) galt und das allgemeine Kartellrecht des §§ 19, 20 GWB nach der Rechtsprechung die Bevorzugung von verbundenen Unternehmen nicht untersagt. Aus diesem Grund war es insbesondere bislang rechtlich kaum angreifbar, dass ein marktbeherrschender Versorger von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Fahrstrom konzerninterne gegenüber konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen bevorzugt hat. Auch hat sich gezeigt, dass marktbeherrschende Anbieter von Vertriebsleistungen für Fahrausweise häufig mit wenig transparenten Abrechnungsmethoden einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu den von ihnen beherrschten Vertriebsleistungen erschwert haben. Den damit einhergehenden Wettbewerbsverzerrungen wird künftig durch die sektorspezifische Missbrauchsaufsicht begegnet werden können.

§ 15 AEG

Absatz 1

Die Regelung wird an die seit dem 3. Dezember 2009 geltende Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Der Bund ist gemäß Art. 87e Abs. 4 GG zuständig für den Schienenpersonenfernverkehr. Eine Beschränkung der Zuständigkeit auf des Bundes nur auf Eisenbahnen des Bundes ist dabei nicht möglich, da dann im Fernverkehr Zugleistungen bei nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen praktisch nicht bestellt werden könnten. Diese verstieße gegen das europäische Diskriminierungsverbot und die Niederlassungsfreiheit.

Absatz 2

Die eingefügte Formulierung beruht auf einer Empfehlung der Monopolkommission.²⁴

Absatz 3

Dieser Absatz regelt neu die Auferlegungsmöglichkeit, da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 diese selbst im Gegensatz zu ihrer Vorgänger-Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht mehr regelt. Ein Bedarf für Auferlegungen besteht zum einen beim Auslauf von Verkehrsverträgen. Hier kann es aus nicht vorhersehbaren Umständen vorkommen, dass der

²⁴ Monopolkommission, Sondergutachten „Bahn 2009: Wettbewerb erfordert Weichenstellung“, S. 34.

bisherige Betreiber auch über das Vertragsende hinaus tätig bleiben muss, um einen reibungslosen Übergang zu gewähren. Zum anderen besteht grundsätzlich bei marktbeherrschenden Unternehmen ein Bedarf für Auferlegungen, da hier hinreichender Wettbewerb fehlen kann. Marktbeherrschung kann zum einen großräumig aufgrund der Marktsituation eintreten, sie kann aber auch bei bestimmten Spezialnetzen wie Gleichstrom-S-Bahn, Schmalspurbahn u.ä. festzustellen sein. In diesen Fällen muss es zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge weiterhin möglich sein, den Betreiber zur Leistungserfüllung in Anspruch zu nehmen. Hierfür erhält der Betreiber einen entsprechenden Ausgleich, der sich nach insoweit auch abschließenden Vorschriften des Unionsrechts bemisst.

Absatz 3

Art. 5 Abs. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangten einen wirksamen Rechtsschutz, der den vergaberechtlichen Rechtsschutz entspricht. Da in vielen Fällen – Dienstleistungsauftrag – bereits der vergaberechtliche Rechtsschutz greift, empfiehlt es sich den Rechtsschutz auch für die anderen Verfahren wie Vergabe von Dienstleistungskonzessionen nach Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und Auferlegungen (Direktvergabe) nach Art. 5 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei den für wirksamen und schnellen Rechtsschutz spezialisierten Vergabekammern und Oberlandesgerichten zu bündeln.

§ 37 AEG

Absatz 1

Während gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde bislang Widerspruch und verwaltungsgerichtliche Klagen, insbesondere die Anfechtungsklage, statthaft war, wird nunmehr das Beschwerdeverfahren eingeführt, wie es bereits im Kartellverwaltungsrecht (§ 63 GWB) und im Energiewirtschaftsrecht (§ 75 EnwG) gilt. Diese Neuordnung des Rechtsschutzes ist eine Folge der Anlehnung des Verwaltungsverfahrens im Eisenbahnregulierungsrecht an das Verfahren im Kartellverwaltungsrecht. Inhaltlich findet es seine Begründung in dem Zweck des Eisenbahnregulierungsrechts, einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene zu schützen (§ 1 AEG).

Absatz 2

Die Bestimmung ermöglicht nunmehr jedem am Verfahren Beteiligten Beschwerde einzulegen. Damit sind die Rechtsschutzmöglichkeiten gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde erweitert worden. Insbesondere können nunmehr auch Netzzugangsberechtigte erleichtert die Entscheidungen der Regulierungsbehörde gerichtlich überprüfen lassen. Insbesondere können Zugangsberechtigte gegen ihrer Ansicht nach nicht ausreichende Regulierungsmaßnahmen Beschwerde einlegen. Dies dient der weiteren Effektivierung der Eisenbahnregulierung. Die Vorschrift übernimmt die Regelung des § 63 Abs. 2 GWB und § 79 Abs. 1 EnWG.

Absatz 3

Diese Vorschrift übernimmt die Regelung des § 63 Abs. 3 GWB und § 75 Abs. 3 EnWG und bestätigt die Zulässigkeit einer Verpflichtungs- und Untätigkeitsbeschwerde.

Absatz 4

Die Zuweisung des Beschwerdeverfahren an das für den Sitz der Regulierungsbehörde zuständige Oberlandesgericht entspricht der Regelung in § 63 Abs. 3 GWB und § 75 Abs. 3 EnWG.

Absatz 5

Diese Bestimmung schließt die aufschiebende Wirkung gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde aus und dient damit der Effektivierung der Regulierungspraxis. Sie geht teilweise über den bisherigen § 37 AEG hinaus und entspricht § 137 TKG sowie § 64 Abs. 1 GWB und § 76 Abs. 1 EnWG.

Absatz 6

Diese Bestimmung ermöglicht den notwendigen Rechtsschutz gegen vorläufige Anordnungen der Regulierungsbehörde. Sie entspricht § 64 Abs. 2 GWB und § 76 Abs. 2 EnWG.

Absatz 7

Diese Bestimmung ermächtigt das Beschwerdegericht selber zum Erlass vorläufiger Anordnungen. Sie entspricht § 64 Abs. 3 GWB und § 76 Abs. 3 EnWG.

Absatz 8

Diese Bestimmung ermöglicht dem Beschwerdegericht die Anordnung der aufschiebenden Wirkung und ist damit als Korrektiv zum Sofortvollzug nach Absatz 5 wesentlicher Bestandteil des gemäß Art. 19 Abs. 4 GG erforderlichen vorläufigen Rechtsschutzes. Sie entspricht § 80 Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung sowie § 65 Abs. 3 bis 5 GWB und § 77 Abs. 3 bis 5 EnWG.

Absatz 9

Die weitere verfahrensrechtliche Ausgestaltung des Beschwerdeverfahrens sowie des Rechtsbeschwerdeverfahrens wird durch Verweis in einen Gleichlauf mit dem Energiewirtschaftsgesetz gebracht. Damit besteht zugleich der Gleichlauf mit den kartellrechtlichen Vorschriften der §§ 63-76 GWB, an denen sich das EnWG orientiert.

Absatz 10

Durch Verweis wird die Beteiligtenfähigkeit im Verfahren vor der Regulierungsbehörde, im Beschwerdeverfahren und im Rechtsbeschwerdeverfahren, die Kostentragung und -festsetzung im Beschwerde und Rechtsbeschwerdeverfahren und die elektronische Dokumentenübermittlung den Regelungen des EnWG, und damit auch des GWB, angeglichen.

§ 37a AEG

Absatz 1

Um Sachverstand durch Zuständigkeitsspezialisierung zu gewährleisten, weist diese Vorschrift unabhängig vom Streitwert die sachliche und instanzielle Zuständigkeit für mit dem AEG zusammenhängende bürgerlich-rechtliche Rechtsstreitigkeiten dem Landgericht zu. Die Vorschrift entspricht §§ 87, 88 GWB und § 102 EnWG.

Absatz 2

Der Verweis dient dazu, die Sachkompetenz der mit der Entscheidung von bürgerlich-rechtlichen eisenbahnrechtlichen Streitigkeiten befassten Gerichte noch stärker zu konzentrieren. § 103 EnWG enthält eine entsprechende Regelung.

Absatz 3 und 4

Diese Regelungen ermöglichen der Regulierungsbehörde, einen Überblick über laufende bürgerliche Rechtsstreitigkeiten mit Bezug zum Eisenbahnrecht zu bekommen, ihren Sachverstand in die konkreten bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten einzubringen und auf eine Einheitlichkeit der Rechtsprechung mit der Regulierungspraxis hinzuwirken. Die Regulierungsbehörde war mit einem entsprechenden Ansinnen zuletzt vor dem Bundesgerichtshof wegen des Fehlens einer solchen Regelung gescheitert.²⁵ Diese Lücke soll nunmehr geschlossen werden. Die Vorschrift entspricht dabei § 90 GWB, § 104 EnWG und § 139 TKG.

Absatz 5

Die Regelung zur Streitwertanpassung entspricht § 89a GWB und § 105 EnWG. Ihr Zweck ist es, die private Rechtsdurchsetzung im Eisenbahnregulierungsrecht zu fördern, indem einer Partei auf ihren Antrag hin ein Teil des Prozesskostenrisikos abgenommen wird, wenn diese Partei zur Übernahme dieses Risikos nicht in der Lage ist.

§ 37b AEG

Diese Bestimmungen dienen der Zuweisung der bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten aus dem Eisenbahnrecht an die Kartellsenate der Oberlandesgerichte und des Bundesgerichtshofs. Die Zuständigkeit der Kartellsenate des Oberlandesgerichts Düsseldorf entspricht der Funktion des Eisenbahnregulierungsrechts, einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene zu schützen (§ 1 AEG). Da sich das Eisenbahnregulierungsrecht letztlich als „sektorspezifisches Kartellrecht“ darstellt, weisen die Kartellsenate des Oberlandesgerichts eine größere Sachnähe als die Verwaltungsgerichte auf. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat bereits in der Vergangenheit vielfach über zivilrechtliche Streitigkeiten mit Bezug zum Eisenbahnregulierungsrecht zu entscheiden gehabt, so dass insofern auch die erforderliche Sachkompetenz zu erwarten ist.

²⁵ BGH, Beschluss vom 10. Dezember 2007, KZR 14/07.

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

§ 3 EIBV

Die Pflichten des Betreibers der Schienenwege werden erweitert auf Informationen und Planungsinstrumente, die den Zugangsberechtigten eine selbständige Planung von Trassen ermöglichen sollen.

§ 4 EIBV

Absatz 2

Die Liste der Entgelte ist künftig Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Dies wird durch den Verweis auf die „Tarife“ in Anhang I Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG geboten.

Absatz 5

Die nunmehr in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen integrierte Liste der Entgelte tritt wie bisher auch erst zur neuen Fahrplanperiode in Kraft.

§ 9 EIBV

Die Änderungen dienen dazu, innerhalb des vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehrs dem Schienenpersonennahverkehr zur besseren Durchsetzung im Falle von Trassenkonflikten mit dem vertakteten oder ins Netz eingebundenen Schienenpersonenfern- sowie dem Güterverkehr zu geben. Damit soll einer Entwicklung Einhalt geboten werden, nach der zunehmend Trassen des Schienenpersonenfernverkehrs solche des Schienenpersonennahverkehrs, insbesondere in den Ballungsräumen, verdrängen, mit der Folge, dass die Häufigkeit der Verkehre und die Zahl der Halte im Schienenpersonennahverkehr zurück ging.

§ 21 EIBV

Absatz 4

Absatz 4 in seiner bisherigen Fassung, der im Widerspruch zu § 14 Absatz 4 Satz 2 AEG in seiner bisherigen Fassung stand, wurde ersatzlos gestrichen. Stattdessen findet sich nun eine einheitliche Regelung zur Zuordnung der Kosten zu den einzelnen Verkehrsleistungen in § 14 Absatz 4b AEG.

Die freigewordene Stelle nimmt nunmehr eine Regelung ein, die die Entgelte für die Erbringung von Zusatzleistungen und Nebenleistungen dann den Entgeltmaßstäben der § 14 Absatz 4 bis 4b AEG unterstellt, wenn diese innerhalb einer Eisenbahninfrastruktur nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden. Damit wird insofern erstmals Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie 2001/14/EG umgesetzt; bislang bestand hier ein Umsetzungsdefizit. Sofern mehr als ein Dienstleister die entsprechenden Leistungen erbringen, sollte regelmäßig Wettbewerb bestehen, so dass es einer Entgeltregulierung nicht bedarf.

§ 10 EIBV

Absatz 1

Die Liste der Entgelte ist künftig Bestandteil der Nutzungsbedingungen. Dies wird durch den Verweis auf die „Tarife“ in Anhang I Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG geboten.

§ 21 EIBV

Absatz 7

Die Streichung erfolgt, weil dieser Absatz aufgrund der Integration der Entgelte in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen entbehrlich geworden ist.

§ 24 EIBV

Absatz 3

Satz 2 war mit dem Wegfall des § 21 Abs. 7 zu streichen.

Anlage 1 EIBV

Nummer 2

Die Zusatzleistungen wurden um die Versorgung mit Fahrstrom erweitert. Diese Erweiterung dient der Angleichung an die Richtlinie 2001/14/EG, die die Versorgung mit Fahrstrom ebenfalls als „Zusatzleistung“ einordnet (Anhang II Nr. 3.a). Soweit der Verordnungsgeber bislang von einer Aufnahme des Fahrstroms in den Katalog der Zusatzleistungen abgesehen hat, weil „der diskriminierungsfreie Zugang zu leitungsgebundener Energie durch energierechtliche Vorschriften sichergestellt wird“,²⁶ so gilt dies nur für den Zugang zu den Bahnstromfernleitungen, nicht aber für die Versorgung mit Fahrstrom selber, da das Energiewirtschaftsgesetz – mit Ausnahme bestimmter, auf die Versorgung von Eisenbahnen nicht passender Bestimmungen für Energielieferungen an Letztverbraucher (§§ 36-42) keine Vorschriften zur Regulierung der Stromversorgung enthält.

Die Einfügung der Versorgung in den Katalog der Zusatzleistungen führt dazu, dass das Diskriminierungsverbot des § 3 Absatz 1 Satz 1 EIBV gilt, sofern der Fahrstrom vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, zu dem auch der Betreiber der Bahnstromfernleitungen gehört (§ 2 Absatz 3 AEG), angeboten wird. Eine weitere Konsequenz liegt darin, dass gemäß der neu gefassten Bestimmung des § 14 Absatz 5 Satz 2 AEG die Vorschriften zur Entgeltregulierung für den Fahrstrom gelten, sofern innerhalb einer Eisenbahninfrastruktur nur ein Anbieter von Fahrstrom vorhanden ist. Auf diese Weise wird Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie 2001/14/EG mit Bezug zum Fahrstrom erstmals in deutsches Recht umgesetzt.

Anlage 2 EIBV

Nummer 2

Die Vorgaben zu den Entgeltgrundsätzen waren bislang unzureichend, da sie den Zugangsberechtigten nicht ausreichend Informationen zu den Grundlagen der Entgeltkalkulation gaben, so dass eine Prüfung insofern kaum möglich war. Artikel 8 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinie (EG) 2001/14/EG wird hiermit zudem erstmals umgesetzt.

²⁶ BR-Drucks. 249/05, Seite 59.

Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG)

Mit der Änderung wird die Position der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gestärkt. SPNV-freundlichere Planungen werden so ermöglicht.

Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – DBGrdG

Mit der Änderung soll die finanzielle Ausstattung der DB Netz AG für netzspezifische Investitionen gestärkt werden. Da es sich um eine unternehmensspezifische Änderung handelt, sollte diese Änderung nicht im AEG, sondern im Deutsche Bahn-Gründungsgesetz verortet werden.