

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Vierte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in deutsches Recht umsetzt, wird im Wesentlichen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Um zu vermeiden, dass eine einzelne Zugtrasse für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einen Taktfahrplan nachhaltig stört, wird die Prioritätenreihenfolge in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung geändert, nach der in Konfliktfällen zu entscheiden ist.

Im Vierten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind eine neue Genehmigungspflicht (§ 38 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) sowie eine neue Kompetenznorm (§ 14g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) eingeführt worden. Für die durch die Bundesnetzagentur zu erteilenden Genehmigungen ist die Erhebung kostendeckender Gebühren angemessen. Die Voraussetzungen, unter denen die Genehmigung von Rahmenverträgen nach § 14a AEG zu erteilen sind, werden verändert (§ 14a Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes).

B. Lösung

Im Falle eines Trassenkonflikts soll nach folgender Prioritätenreihenfolge entschieden werden: vertakteter oder ins Netz eingebundener (grenzüberschreitender oder innerstaatlicher) Verkehr, (einzelne) grenzüberschreitende Zugtrassen, (einzelne) Zugtrassen für den Güterverkehr.

Die Gebühren für Genehmigungen auf der Grundlage des § 14a Abs. 2 Nr. 2 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind bereits durch Teil II Nr. 1 der Anlage zur Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes abgedeckt. Einer Regelung bedürfen daher nur noch Gebühren für Amtshandlungen auf der Grundlage des § 14g und des § 38 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes ist als Grundlage für die Erhebung von Gebühren entsprechend zu ändern.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Der Bundesnetzagentur entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Züge, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Der Bundesnetzagentur entsteht darüber hinaus erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der präzisierten Regelung über die Laufzeit und Genehmigung von Rahmenverträgen.

Die Höhe der Einnahmen wird wie folgt geschätzt:

Bei der Genehmigungen von Rahmenverträgen (§ 14a Abs. 2 Nr. 2 und 3 AEG) betragen die geschätzten Einnahmen 200.000 € pro Jahr.

Bei der einmaligen Verlängerung von Rahmenverträgen (§ 38 Abs. 8 AEG) betragen die geschätzten Einnahmen einmalig 25.000 €.

Bei der Prüfung der Zugangsberechtigung (§ 14g AEG) betragen die geschätzten Einnahmen 20.000 € pro Jahr.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Die Verordnung bewirkt Kosten bei Eisenbahnen durch die Einführung von Gebührentatbeständen für Amtshandlungen der Bundesnetzagentur. Die Höhe der zusätzlichen Kostenbelastungen ergibt sich aus den oben dargestellten geschätzten Einnahmen der Bundesnetzagentur (220.000 € pro Jahr, 25.000 € einmalig). Durch die Änderung der Prioritätenreihenfolge bei Trassenkonflikten sind keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft zu erwarten.

Ob bei den Eisenbahnen durch die erhöhten Betriebskosten einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise für die von ihnen angebotenen Transportdienstleistungen auswirken, und ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich nicht beurteilen, auszuschließen ist es aber nicht.

Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Wegeentgelte erwartet.

F. Bürokratiekosten

Die Verordnung bewirkt durch eine neue Informationspflicht bei Eisenbahnen Bürokratiekosten. Es ist mit jährlichen Kosten in Höhe von 400 Euro zu rechnen.

§ 8 Abs. 1 Nr. 1 EIBV	Neue Informationspflicht Veröffentlichung der vereinbarten internationalen Trassen im Internet
Anzahl betroffene Unternehmen:	2
Häufigkeit/Periodizität:	einmal pro Jahr
erwartete Mehrkosten:	pro Jahr 400 € (pro Fall: 2 P x 2 h x 100 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Bundesrat

Drucksache 294/09

02.04.09

Vk - Fz

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Vierte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 1. April 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Vierte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

Vierte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften*

Vom...

Auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138) geändert worden ist, und des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9, auch in Verbindung mit Satz 2 und Absatz 3 Satz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2919) geändert, § 26 Absatz 1 Satz 2 durch Artikel 1 Nummer 4 des Gesetzes vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2566) angefügt sowie § 26 Absatz 3 Satz 5 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe b des Gesetzes vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138) eingefügt und durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

*Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007 S. 44) zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

Artikel 1**Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung**

Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566) wird wie folgt geändert:

1. Dem § 8 Absatz 1 Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Diese Zugtrassen sind im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.“

2. In § 9 Absatz 4 wird die bisherige Nummer 1 die Nummer 2 und die bisherige Nummer 2 die Nummer 1.

Artikel 2**Änderung der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes**

Dem Teil II der Anlage 1 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546) werden nach Nummer 7 folgende Nummern angefügt:

„ 8	Entscheidung über die Zugangsberechtigung im grenzüberschreitenden Personenverkehr	§ 14g Abs. 3 AEG	200 Euro bis 600 Euro	
9	Genehmigung der Verlängerung eines Rahmenvertrages über die Nutzung von Zugtrassen	§ 38 Abs. 8 AEG	1500 Euro bis 3500 Euro	„

Artikel 3
Inkrafttreten

Die durch Artikel 2 in Teil II der Anlage eingefügte neue Nummer 9 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Die Verordnung tritt im Übrigen am 1. Januar 2010 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Begründung

Allgemeiner Teil

Durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in deutsches Recht umsetzt, wird im Wesentlichen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Um zu vermeiden, dass eine einzelne Zugtrasse für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einen Taktfahrplan nachhaltig stört, wird die Prioritätenreihenfolge in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung geändert, nach der in Konfliktfällen zu entscheiden ist.

Im Vierten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind drei neue Genehmigungspflichten (§ 14a Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 und § 38 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) sowie eine neue Kompetenznorm (§ 14g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) eingeführt worden.

Für die Amtshandlungen der Bundesnetzagentur sind Gebühren zu erheben. Die Gebühren für Genehmigungen auf der Grundlage des § 14a Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind bereits durch Teil II Nr. 1 der Anlage zur Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes abgedeckt. Einer Regelung bedürfen daher nur noch Gebühren für Amtshandlungen auf der Grundlage des § 14g und des § 38 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlage ist § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Die Verordnungen unterliegen der Zustimmung des Bundesrates.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Der Bundesnetzagentur entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der neuen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Züge, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Der Bundesnetzagentur entsteht darüber hinaus erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der präzisierten Regelung über die Laufzeit und Genehmigung von Rahmenverträgen.

Die Höhe der Einnahmen wird wie folgt geschätzt:

Bei der Genehmigungen von Rahmenverträgen (§ 14a Abs. 2 Nr. 2 und 3 AEG) betragen die geschätzten Einnahmen 200.000 €pro Jahr.

Bei der einmaligen Verlängerung von Rahmenverträgen (§ 38 Abs. 8 AEG) betragen die geschätzten Einnahmen einmalig 25.000 €

Bei der Prüfung der Zugangsberechtigung (§ 14g AEG) betragen die geschätzten Einnahmen 20.000 €pro Jahr.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Die Verordnung bewirkt Kosten bei Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Einführung von Gebührentatbeständen für Amtshandlungen der Bundesnetzagentur. Die Höhe der zusätzlichen Kostenbelastungen ergibt sich aus den oben dargestellten geschätzten Einnahmen der Bundesnetzagentur (220.000 €pro Jahr, 25.000 €einmalig). Durch die Änderung der Prioritätenreihenfolge bei Trassenkonflikten sind keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft zu erwarten.

Ob bei den Eisenbahnen durch die erhöhten Betriebskosten einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise für die von ihnen angebotenen Transportdienstleistungen auswirken, und ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich nicht beurteilen, auszuschließen ist es aber nicht.

Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Mittelfristig wird durch die weitere Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnbereich und eine dadurch bedingte bessere Auslastung des Schienennetzes eine Verringerung der Weagentgelte erwartet.

Bürokratiekosten

Die Verordnung bewirkt durch eine neue Informationspflicht bei Eisenbahnen Bürokratiekosten. Es ist mit jährlichen Kosten in Höhe von 400 Euro zu rechnen.

Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Nummer 1 (§ 8 Abs. 1 Nr. 1)

Um der Bedeutung der vorab vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen für die Vergabe von Zugtrassen gerecht zu werden, sollen die vereinbarten Zugtrassen bekannt gemacht werden.

Nummer 2 (§ 9 Abs. 4)

Auf der Grundlage des Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen. Zur Sicherung des vertakteten innerstaatlichen Verkehrs ist es erforderlich, die Prioritätsreihenfolge der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu ändern.

Für den Fall, dass in einem Verfahren zur Vergabe von Rahmenverträgen Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr für die gleichen Zugtrassen beantragt werden wie für vertakteten innerstaatlichen Verkehr, würde der Rahmenvertrag für den grenzüberschreitenden Personenverkehr nach der bisher in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung festgelegten Prioritätsreihenfolge dem Rahmenvertrag für den vertakteten innerstaatlichen Verkehr (z.B. Schienenpersonennahverkehr) vorgehen.

Nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung haben Betreiber der Schienenwege, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben. Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden: grenzüberschreitende Zugtrassen, vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr, Zugtrassen für den Güterverkehr. Diese Reihenfolge gilt auch für Rahmenverträge. Es könnte damit die Situation entstehen, dass eine einzelne Zugtrasse für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einen Taktfahrplan im Schienenpersonenverkehr nachhaltig stört.

Um dies zu vermeiden, wird die Prioritätenreihenfolge in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung geändert.

Der grenzüberschreitende Verkehr ist auch danach ausreichend gesichert. Nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung sind Betreiber der Schienenwege im Inland verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sollen insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Zugtrassen vereinbaren. Sie haben dabei sicherzustellen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachterin eingeladen wird. Diese vorläufigen Zugtrassen sind demnach für den internationalen Verkehr reserviert. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr, die sich auf die von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit vereinbarten vorläufigen Zugtrassen beziehen, sind vorrangig vor Anträgen für den innerstaatlichen Verkehr in diesem Bereich.

Artikel 2

Anlage Teil II Nr. 8

Die Entscheidung über die Zugangsberechtigung im grenzüberschreitenden Personenverkehr ist gebührenpflichtig. Der geschätzte Verwaltungsaufwand beträgt 4 Stunden durchschnittliche Bearbeitungszeit pro Antrag. Das führt, wenn nach Zeitaufwand berechnet wird, zu einer durchschnittlichen Gebühr von 400 Euro (4 Stunden Bearbeitungszeit x 100 Euro Zeitgebühr). Damit ist eine Rahmengebühr von 200 Euro bis 600 Euro angemessen. Von einem überschießenden Interesse der Eisenbahnen an der Genehmigungserteilung (das eine kostenüberdeckende Gebühr angemessen erscheinen lassen würde) ist nicht auszugehen, da ihrem Zugangsinteresse das öffentliche Interesse an einem funktionierenden einheitlichen europäischen Eisenbahnraum gleichrangig gegenübersteht.

Anlage Teil II Nr. 9

Die Entscheidung über die einmalige Verlängerung eines Rahmenvertrages über die Zuweisung von Zugtrassen ist gebührenpflichtig. Der geschätzte Verwaltungsaufwand beträgt 25 Stunden durchschnittliche Bearbeitungszeit pro Rahmenvertrag. Das führt, wenn nach Zeitaufwand berechnet wird, zu einer durchschnittlichen Gebühr von 2500 Euro (25 Stunden Be-

arbeitszeit x 100 Euro Zeitgebühr). Damit ist eine Rahmengebühr von 1500 Euro bis 3500 Euro angemessen. Von einem überschießenden Interesse der Eisenbahnen an der Verlängerung von Rahmenverträgen (das eine kostenüberdeckende Gebühr angemessen erscheinen lassen würde) ist nicht auszugehen. Die einmalige Möglichkeit der Verlängerung von Rahmenverträgen gem. § 38 Abs. 8 AEG dient dem Bestandsschutz eingegangener vertraglicher Bindungen sowie von besonderen Investitionen, die von den Eisenbahnen getätigt worden sind. Dieser entspricht gleichrangig dem in der Richtlinie selbst dargelegten öffentlichen Interesse, Investitionen zu fördern (Absatz 16 der Erwägungsgründe der Richtlinie 2007/58/EG).

Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 901: Entwurf einer (...) Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den o. a. Entwurf auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Durch die Verordnung wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt. Diese führt zu Bürokratiekosten in marginaler Höhe. Für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Verwaltung werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter