

## **Vorblatt**

# **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen**

**Stand: 12.09.2014**

### **A. Problem und Ziel**

.

### **B. Lösung**

### **C. Alternativen**

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bund, Länder und Gemeinden

### **E. Erfüllungsaufwand**

E1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

E2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

E3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Keiner

### **F. Weitere Kosten**

Da es keinen Grund für kosteninduzierte Einzelpreisänderungen gibt, sind auch Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften  
über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen**

Vom ...

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

**Artikel 1**

**Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

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

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

§ 11	§ 11
<b>Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen</b>	<b>Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen</b>
(1) Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen	„(1) Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen
die dauernde Einstellung	1. die dauernde Einstellung
des Betriebes einer Strecke,	a) des Betriebes einer Strecke,
eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder	<b>b) des Betriebes einer Serviceeinrichtung</b> oder
die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,	2. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke
	<b>oder Serviceeinrichtung,</b>
so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.	so hat es dies bei der 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.	

b) Die Sätze 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:

Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind	„Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind
	<b>Investitions- und Instandhaltungsrückstände sowie</b>
Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.	Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.
	<b>Ein Angebot an Dritte ist entbehrlich, wenn die Infrastruktureinrichtung nicht gesondert betrieben werden kann. Satz 1 gilt nicht, wenn Kapazitätsreduzierungen in geeigneter Weise kompensiert werden. Die Kompensation ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.“</b>

2. Absatz 1a Satz 4 wird wie folgt gefasst

(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	„Im Angebot sind die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke und deren Ertragswert bei der Preisbildung.
	<b>sowie Investitions- und Instandhaltungsrückstände und Vorleistungen</b>
angemessen zu berücksichtigen.	angemessen zu berücksichtigen.“
Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.	
(2) Die 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.	

<p>(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die 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.</p>	
<p>(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.</p>	
<p>(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.</p>	

3. Folgender Absatz 6 wird angefügt:

	<p><b>(6)Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Stilllegung einer nicht-öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, so hat es dies spätestens drei Monate zuvor der Aufsichtsbehörde anzuzeigen</b></p>
--	--

## Artikel 2

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Ziel der Regelung**

#### **II. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union**

Das Vorhaben ist mit Europäischem Recht vereinbar.

#### **III. Gesetzgebungskompetenz**

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

## **IV. Alternativen**

Der Gesetzentwurf beruht auf Änderungsvorschlägen der Länder. Die Länder haben neben den im Entwurf aufgegriffenen Änderungen weitere Änderungen vorgeschlagen. Die wesentlichen Alternativen werden im Folgenden dargestellt und kommentiert.

### **1. Prüfparameter**

§ 11 AEG regelt das bei der Einstellung des Betriebs oder der mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität von Eisenbahninfrastruktur einzuhaltende Verfahren. Kennzeichnend für die Vorschrift sind daher die Parameter „Einstellung des Betriebs“ und „Verringerung der Kapazität“. Um zu einem Verfahren nach § 11 AEG zu gelangen, können grundsätzlich weitere Parameter in die Prüfung eingestellt werden.

Eine Alternative besteht darin die Qualität der Infrastruktur als neuen zusätzlichen Parameter festzulegen. Dazu muss das Ausgangsniveau der Qualität festgelegt werden, auf Grund dessen bei einer (wesentlichen) Veränderung das Verfahren nach § 11 AEG durchzuführen ist. Vorgeschlagen dazu wurde das Verfahren nach § 11 AEG auch dann durchzuführen, wenn der nach § 7 c Abs. 2 AEG und § 7 f Abs. 2 AEG festgelegten Umfang oder und die dort festgelegte Qualität mehr als geringfügig dauernd eingeschränkt werden soll.

Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

Der Vorschlag geht von dem Zustand der Infrastruktur aus, wie er zum Zeitpunkt der Sicherheitsgenehmigung bestand. Was neben dem Merkmal Sicherheit unter dem Merkmal Qualität gefasst werden soll, ist schwierig festzulegen.

Grundsätzlich sind zwei Einschränkungen in der Nutzbarkeit denkbar:

#### **1. Die Infrastruktur ist nicht in betriebssicherem Zustand**

Die Infrastruktur ist schon nach bestehender Rechtslage in betriebssicherem Zustand zu halten. Ist diese nicht gewährleistet, hat nicht nur das Unternehmen selbst, sondern auch die zuständige Behörde einzuschreiten.

2. Die Infrastruktur ist betriebssicher, kann aber immer weniger Verkehr aufnehmen

Lässt es ein Betreiber der Schienenwege zu, dass seine Schienenwege verfallen, obwohl sie zum Beispiel durch Betriebsbeschränkungen noch sicher sind, kann die zuständige Aufsichtsbehörde schon heute dagegen einschreiten. Eine „kalte Stilllegung“ ist unzulässig.

Sonstige Qualitätsstandards werden auch nicht im Verfahren nach § 7 c Abs. 2 und § 7 f Abs. 2 AEG festgelegt. Der Maßstab für die Erteilung einer Genehmigung ist dort ebenso die Sicherheit.

Darüber hinaus sind alle wesentlichen Kapazitätseinschränkungen schon heute im Verfahren nach § 11 AEG zu prüfen. Für die Einführung eines zusätzlichen Prüfparameters „Qualität“ besteht daher kein Bedarf.

## **2. Klarstellende Ergänzung**

Abweichend von der geltenden Regelung könnte alternativ als gesetzliche Klarstellung aufgenommen werden, dass auch das Stilllegen von Teilen einer Strecke und von Nebengleisen genehmigungspflichtig ist.

Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

Das Stilllegen von Teilen einer Strecke wird von dem Merkmal der „mehr als geringfügigen Verringerung der Kapazität einer Strecke“ erfasst. Nebengleise gehen in die Kapazitätsberechnung einer Strecke nicht ein.

## **3. Zuständige Behörde (Vermeidung unterschiedlicher Zuständigkeiten)**

Für die Erteilung der Genehmigung nach § 11 AEG ist die Aufsichtsbehörde zuständig. Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden sind auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht immer identisch. Wer Genehmigungsbehörde ist, ist unternehmensbezogen geregelt. Es ist grundsätzlich das Land zuständig, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat. So wird auf dieser Grundlage zum Beispiel ein Unternehmen von dem Land genehmigt, in dem es seinen Sitz hat. Liegt seine Infrastruktur jedoch (teilweise) in einem anderen Land, wird es insoweit von diesem anderen Land beaufsichtigt.

Abweichend von der geltenden Regelung könnte alternativ auch die Genehmigungsbehörde als zuständige Behörde festgelegt werden. Die Intention des Vorschlags, unterschiedliche Zuständigkeiten zu vermeiden, kann damit jedoch nicht erreicht werden, da es bei Auseinanderfall von Sitz und Belegenheit der Infrastruktur immer unterschiedliche Zuständigkeiten geben wird. Dem Vorschlag wird daher nicht gefolgt.

## **V. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### 1. Bund

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

### 2. Länder und Kommunen:

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

## **VI. Erfüllungsaufwand**

### **1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner

### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

**Detaillierte Angaben enthält die Anlage 1.**

### **3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

#### **3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund**

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

**Detaillierte Angaben enthält die Anlage 2.**

#### **3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder**

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

#### **3.3 Erfüllungsaufwand für die Kommunen**

*Wird nach Stellungnahme des EBA ausgefüllt*

## **VII. Weitere Kosten**

Da es keinen Grund für kosteninduzierte Einzelpreisänderungen gibt, sind auch Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

## **VIII. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)**

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität wird positiv berührt, da Unstimmigkeiten, die den Gesetzesvollzug erschweren können bereinigt werden.

## **IX. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **Besonderer Teil**

### **Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1 Satz 1)**

Die Einführung einer Genehmigungspflicht für Stilllegungen von Serviceeinrichtungen ist eine für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Kapazität des Schienennetzes besonders wichtige Neuregelung. Strecken sind nur nutzbar, wenn die für den Betrieb erforderlichen Serviceeinrichtungen in ausreichendem Maße vorhanden sind und unterhalten werden. Gerade der stark wachsende Güterverkehr benötigt Serviceeinrichtungen wie Abstell- und Rangiergleise, Verladeeinrichtungen und Ladegleise, die in der Vergangenheit bei schwächerem Güterverkehrsvolumen in großem Umfang durch verschiedene Betreiber der Serviceeinrichtungen stillgelegt wurden. Die Verpflichtung, Zugang zu den Serviceeinrichtungen zu gewähren und diese zu unterhalten, kann ohne die hiermit eingeführte Genehmigungspflicht durch betreiberseitige Stilllegung unterlaufen werden, da das Zugangsrecht nur auf betriebener Infrastruktur gegeben ist und die Stilllegung die während des Betriebes bestehende Unterhaltungspflicht beendet. Aus der Genehmigungspflicht resultiert die Betriebspflicht für Serviceeinrichtungen – die Pflicht, die Infrastruktur bis zur Genehmigung der Stilllegung im zuletzt planfestgestellten, während des Verfahrens im betriebsbereiten Zustand zu erhalten. Um eine dauernde Einstellung des Betriebes handelt es sich nur, wenn die Infrastruktur nicht an verkehrlich gleich geeigneter Stelle vollständig kompensiert wird, was der Betreiber zur Vermeidung eines Stilllegungsverfahrens der Genehmigungsbehörde nachweisen muss (§ 11 Absatz 1, Satz 5 und 6 AEG).

Eine Stilllegung darf nur dann möglich sein, wenn der Weiterbetrieb auch unter Berücksichtigung der absehbaren kurzfristigen Entwicklung des Verkehrs und der laufenden Vorhaltekosten unzumutbar ist oder wenn die wirtschaftlichen Gründe für die Stilllegung die verkehrlichen Gründe für die Vorhaltung überwiegen und wenn die Verhandlungen auf ein Angebot zur Übernahme der Einrichtung erfolglos geblieben sind.

#### **Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 Satz 3)**

LAEB: „Es werden Übergabevoraussetzungen geschaffen, die eine Übernahme durch neuen Betreiber auch finanziell möglich machen. Dabei soll der Altbetreiber die Infrastruktur nicht bis zum letzten Tag ausgebeutet haben, so dass der neue unzumutbare Investitionen zu tragen hat, andererseits soll auch ein Unternehmen, das bis zum letzten Tag investiert hat, daraus kein Schaden erwachsen. Dem liegt die Philosophie zu Grunde, dass jeder Betreiber „Treuhand“ der Infrastruktur ist.“

### **Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 Satz 4)**

Manche Serviceeinrichtungen aber auch manche Teile von Strecken (wie z. B. Verbindungskurven) lassen sich im Einzelfall nicht gesondert betreiben. In diesen Fällen ist ein Angebot zur Übernahme des Betriebes an Dritte nicht sinnvoll. Es steht dem Betreiber wenn möglich frei, die Infrastruktur an gleich geeigneter Stelle zu kompensieren und so ein Verfahren nach § 11 AEG zu vermeiden. Die Geeignetheit der Kompensation hat er dann allerdings der Genehmigungsbehörde nachzuweisen (§ 11 Absatz 1 Satz 5 und 6). Der Betreiber hat ggf. auch die Möglichkeit, den Betrieb im Namen und auf Kosten des übernehmenden Unternehmens fortzusetzen, wenn er dies vertraglich mit dem Übernehmer vereinbart und sicherheitliche Erwägungen nicht entgegenstehen.

LAEB: „Für die Frage, ob ein Angebotsverfahren notwendig ist, sollte auch die zukünftige Entwicklung in Blick genommen werden, damit nicht allein individuell betriebliche Aspekte über diese Frage entscheiden. Damit soll Öffentlichkeit geschaffen werden, um ggf. weitere Verkehrsentwicklungen berücksichtigen zu können.“

### **Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 Satz 5)**

LAEB: „Die Regelung berücksichtigt die Möglichkeit, dass eine Kapazitätsreduzierung an einer Stelle im Netz durch Vorhaben an anderer Stelle ausgeglichen werden kann und so die Leistungsfähigkeit insgesamt mindestens unverändert bleibt. Dies soll insbesondere die Verhältnisse im Netz der DB AG berücksichtigen. Dort bedingen Rationalisierungsvorhaben Kapazitätsreduktionen an einer Stelle, die jedoch durch Folgemaßnahmen an anderer Stelle mindestens wieder kompensiert werden (z.B. Ersatz eines Kopfbahnhofes durch einen leistungsfähigen neuen Durchgangsbahnhof).

Eine Kapazitätsreduzierung wird dann in geeigneter Weise kompensiert, wenn der Betrieb durch eine Maßnahme, die in funktionalem Zusammenhang zu der betroffenen Strecke / Serviceeinrichtung steht, mit der bestehenden Kapazität aufrechterhalten werden kann. Lässt sich die Einschränkung aber kompensieren, liegt kein Fall der „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“. Daher ist der 1. Satz der vorgeschlagenen Regelung nur deklaratorisch.“

**Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 Satz 6)**

LAEB: „Die Anzeigepflicht ist sinnvoll um sicher zu stellen, dass das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen seiner Verpflichtung aus § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG nachkommt.“

**Zu Nummer 2 (§ 11 Absatz 1a Satz 4)****Zu Nummer 3 (§ 11 Absatz 6)**

Das Stilllegungsverfahren betrifft bislang nur öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Durch die Regelung wird jedoch nicht ein Stilllegungsverfahren initiiert, sondern eine neue Anzeigepflicht festgelegt. Obwohl damit eine neue Verpflichtung (Erfüllungsaufwand) der Wirtschaft und der Verwaltung des Bundes begründet wird, ist es im Interesse des Gesamtsystems Eisenbahn vernünftig, eine öffentliche Interventionsmöglichkeit (zum Beispiel Zuschüsse) zu eröffnen, bevor die Infrastruktur nicht mehr betrieben werden soll.