Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

AEG

Ausfertigungsdatum: 27.12.1993

Vollzitat:

"Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 28.5.2015 I 824

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.1.1994 +++)

Das G wurde als Artikel 5 G 930-8 v. 27.12.1993 I 2378 (ENeuOG) vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 11 Abs. 1 Satz 1 dieses G am 1.1.1994 in Kraft getreten.

§ 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 oder der Europäischen Union 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 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 lauteren 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 Zugförderung sicherzustellen.

(2a) Grenzüberschreitender Güterverkehr sind Verkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaates des

Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

(2b) Grenzüberschreitender Personenverkehr sind Verkehrsleistungen zur Beförderung von Fahrgästen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union 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 und digitale Infrastruktur 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) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit

1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und
2. an den Betrieb

genügen.

(2) Ist in einer Rechtsvorschrift für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges eine Genehmigung vorgeschrieben, dann können Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller die Genehmigung zur Inbetriebnahme beantragen.

(3) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,

1. ihren Betrieb sicher zu führen und
2. an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

(4) Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 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 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44, L 220 vom 21.6.2004, S. 16), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist, einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Die übrigen Eisenbahnen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) Die Eisenbahnen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 4 Satz 1 und 2 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt

1. die Erteilung von Baufreigaben, Zulassungen und Genehmigungen,
2. die Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen

auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen. § 5 Absatz 5 bleibt unberührt.

(7) 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.

§ 4a Instandhaltung

(1) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig (für die Instandhaltung zuständige Stelle). Sie können die Aufgabe nach Satz 1 auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb sind die für die Instandhaltung zuständigen Stellen verpflichtet, die von ihnen zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten.

(3) Zur Instandhaltung haben die zuständigen Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Das Instandhaltungssystem richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22). Die Instandhaltung richtet sich nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung und der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

(4) Die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Stellen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als solches verwendet werden kann. Die zu den Instandhaltungsunterlagen zählenden Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02[2)] aufzubewahren.

2) Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

§ 4b Prüfsachverständige

(1) Prüfsachverständige prüfen im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder

1. die Einhaltung der nationalen technischen Vorschriften, die nicht nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/38/EU (ABl. L 70 vom 11.3.2014, S. 20) geändert worden ist, notifiziert worden sind, oder
2. den Nachweis einer zulässigen Abweichung von in Nummer 1 bezeichneten technischen Vorschriften im Bereich
   a) der Erstellung von baulichen Anlagen, Signalanlagen, Telekommunikationsanlagen und elektrotechnischen Anlagen sowie
   b) der Verwendung von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten, Systemen und Verfahren.

Prüfsachverständige werden anerkannt, sofern sie die erforderliche Fachkompetenz besitzen, zuverlässig und vom Auftraggeber unabhängig sind. Ihre Tätigkeit wird überwacht. Das Nähere zu Anerkennung und Überwachung regelt eine Rechtsverordnung im Sinne des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f.

(2) Prüfsachverständige nach Absatz 1 werden im Falle eines Auftrages der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder als deren Verwaltungshelfer tätig.

§ 5 Eisenbahnaufsicht

(1) Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung

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

überwacht.

(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 Betreibens 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 Betreibens 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

1. die Anerkennung und Überwachung der
   a) benannten Stellen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe j in Verbindung mit den Artikeln 18 und 28 der Richtlinie 2008/57/EG,
   b) bestimmten Stellen im Sinne des Artikels 17 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie 2008/57/EG und
2. die Aufgabe der Anerkennungsstelle von Bewertungsstellen im Sinne des Artikels 7 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8).

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr. Anerkennungen nach Satz 1 erteilt die Sicherheitsbehörde auf Antrag. Unbeschadet des Satzes 1 Nummer 1 Buchstabe a obliegt dem Bund die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem interoperablen Eisenbahnsystem 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 die regelspurigen Eisenbahnen, die Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen

1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme und Teile von diesen im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union;
2. die Erteilung von
   a) Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen sowie
   b) Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen;
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;

4a. die Eisenbahnaufsicht über Halter nach § 32, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister nach § 25a eingetragen sein müssen;

5. die Eisenbahnaufsicht über das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union;
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 oder der Europäischen Union 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;
9. das Genehmigen von Ausnahmen von der Anwendung bestimmter technischer Spezifikationen für die Interoperabilität.

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 und digitale Infrastruktur als Untersuchungsbehörde wahr. Dieses kann jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit die Befugnisse 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 und digitale Infrastruktur, soweit die Anordnungen nicht die dienstliche Stellung der Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes betreffen.

(1h) Dem Bund obliegt die Anerkennung und Überwachung von Prüfsachverständigen im Sinne von § 4b.

(1i) 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. Das jeweilige Land und der Bund können miteinander vereinbaren, die Eisenbahnaufsicht, die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen sowie die Untersuchung von Unfällen und gefährlichen Ereignissen ganz oder teilweise dem Bund zu übertragen. Der mit den übertragenen Aufgaben verbundene Aufwand ist dabei dem Bund zu erstatten. 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 und digitale Infrastruktur nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Aufgaben übertragen hat.

(3) 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 und digitale Infrastruktur 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 und digitale Infrastruktur 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, die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Absatz 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.

(8a) Die Eisenbahnaufsichtsbehörde kann natürliche oder juristische Personen des Privatrechts beauftragen, an der Erfüllung der Aufgaben mitzuwirken.

(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 Union 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 Union 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 Voraussetzungen 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 Vermögensauskunft 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) Der Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nummer 1 ist abweichend von Absatz 2 nicht erforderlich für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die

1. einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, und
2. keine grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

(4) Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union 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 abzuhelfen, 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 verwaltungsverfahrensrechtlichen 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 für bestimmte Schienennetze oder Schienenwege 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 1Satz 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 wollen, 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.

§ 7g Bescheinigungen betreffend die Instandhaltung

(1) Wer als für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle tätig werden will, bedarf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Satz 1 gilt nicht für das Instandhalten von Güterwagen, die nur

1. auf nichtöffentlichen oder nichtregelspurigen Eisenbahninfrastrukturen oder
2. für historische oder touristische Zwecke

eingesetzt werden.

(2) Die Sicherheitsbehörde erteilt die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 19 ergänzende Anforderungen ergeben.

(2a) Die Sicherheitsbehörde befreit auf Antrag die für die Instandhaltung von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, zuständigen Stellen für bis zu fünf Jahre vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Absatz 1 Satz 1. Mit der Befreiung sind Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge zu treffen, soweit es die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen betrifft. § 4a bleibt mit Ausnahme seines Absatzes 3 unberührt.

(3) Eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen kann beantragen, wer nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b bis d der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 folgende Funktionen oder Teile davon wahrnehmen will:

1. die Instandhaltungsentwicklungsfunktion,
2. die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion oder
3. die Instandhaltungserbringungsfunktion.

Die Sicherheitsbehörde erteilt die Bescheinigung nach Satz 1 auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Voraussetzungen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 erfüllt.

(4) Wer von einer zuständigen Zertifizierungsstelle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eine Bescheinigung entsprechend Absatz 1 oder 3 erhalten hat, bedarf in der Bundesrepublik Deutschland keiner weiteren Bescheinigung. Entsprechendes gilt für erteilte Bescheinigungen nach Artikel 15 ATMF – Anhang G zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 2002 II S. 2140).

§ 7h Gebühren und Auslagen

(1) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stellen, der nach § 7d anerkannten Personen und Stellen und der Regulierungsbehörde nach diesem Gesetz, dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz oder nach den auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden Gebühren und Auslagen erhoben. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen

verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Bei begünstigenden individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden.

(2) Im Falle des Einsatzes von Verwaltungshelfern nach § 5a Absatz 8a wird dem Antragsteller die voraussichtliche Höhe der Gebühren und Auslagen vorab mitgeteilt. Ihm ist die Möglichkeit einzuräumen, seinen Antrag zurückzunehmen oder einzuschränken.

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

(2) (weggefallen)

(3) 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;
2. Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass seine organisatorische Selbstständigkeit gewährleistet ist;
3. Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen 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;
4. Weisungen Dritter gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinem Personal in Bezug auf 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 Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden; darin ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben; Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der 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 zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;
6. in Unternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 die Aufsichtsräte getrennt zu besetzen; dazu dürfen dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege keine Mitglieder 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.

(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 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 zuständige 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.

§ 9b Steuerliche Vorschriften

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

§ 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke, 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. 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 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.

(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.

(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

(1) Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran 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 (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat. Die Tarifhoheit liegt 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 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 zugeht.

(5) 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 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) 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 Verkehrskooperationen, 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 § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1des 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 zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. 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 Bundesnetzagentur 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 so zu bemessen, dass die Wettbewerbsmöglichkeiten der Zugangsberechtigten nicht missbräuchlich beeinträchtigt werden. Eine missbräuchliche Beeinträchtigung liegt insbesondere vor, wenn

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

(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) Die Entgeltvorschriften des Absatzes 5 finden für Wartungseinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 7 keine Anwendung.

(8) Die Regulierungsbehörde legt unter Berücksichtigung der Grundsätze des Wettbewerbsrechts die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen fest und prüft, ob sich auf den festgelegten Märkten Verhältnisse entwickelt haben, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Von einem wirksamen Wettbewerb ist nicht auszugehen, wenn auf dem festgelegten Markt ein Unternehmen über eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des § 18 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen verfügt. Die Regulierungsbehörde trifft die Entscheidungen nach den Sätzen 1 und 2 im Einvernehmen mit

dem Bundeskartellamt. § 14b Absatz 2 bleibt unberührt. Die Festlegungen nach den Sätzen 1 und 2 sind im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(9) Zur Vorbereitung der Festlegungen nach Absatz 8 veröffentlicht die Regulierungsbehörde im Bundesanzeiger einen Entwurf mit vorläufigen Ergebnissen. Eine nachrichtliche Veröffentlichung kann auf der Internetseite der Regulierungsbehörde erfolgen. Jeder, der ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzuganges hat, erhält Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu den vorläufigen Ergebnissen Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen werden unter Angabe des Namens und der Anschrift der einreichenden Person auf der Internetseite der Regulierungsbehörde veröffentlicht. Auf der Grundlage des Entwurfs und der Stellungnahmen nach Satz 4 trifft die Regulierungsbehörde die Festlegungen nach Absatz 8.

(10) Die Regulierungsbehörde erstellt zum 30. Juni eines jeden Jahres einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage, ob auf dem Markt für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen. Der erste Bericht ist zum 30. Juni 2017 zu erstellen.

(11) Die Absätze 7 bis 10 sind ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden.

§ 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 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. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde dem Deutschen Bundestag unverzüglich zu; sie kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.

§ 14c Allgemeine Befugnisse der Regulierungsbehörde

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

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.

§ 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 5 sind zu begründen. Betreiber der Schienenwege haben dabei auch die Übereinstimmung ihrer Entgeltfestsetzung mit § 14 Abs. 4 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 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

(1) Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates maßgebend. Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind 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 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.

§ 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 Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung verzichten. 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 § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.
2. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

§ 18b (weggefallen)

§ 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. (weggefallen)

§ 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 Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(6) (weggefallen)

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

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger 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 33 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist, genannten Einrichtungen sowie den zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder Informationen über Eisenbahnfahrzeuge bereitzustellen, deren Inbetriebnahme genehmigt worden ist. Hierzu gehören insbesondere Angaben zu den Voraussetzungen der Inbetriebnahme und des Betriebs sowie zum jeweiligen Halter und zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

(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 (weggefallen)

§ 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 und digitale Infrastruktur 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 der für die Instandhaltung zuständigen Stelle sowie zur Beschaffenheit, Ausrüstung, Kennzeichnung sowie zu den sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des Eisenbahnfahrzeuges;

1d. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;

1e. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der bestimmten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;

1f. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen sowie 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 individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen gemäß § 7h Absatz 1;

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 Bestellungsvoraussetzungen,

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 Union; 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 Anzeigeerfordernisse 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;
19. über die Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle und das Verfahren für die Erteilung von Bescheinigungen nach § 7g.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 1a kann eine Rechtsverordnung auch zum Schutz der Rechte der Reisenden erlassen werden.

(1a) In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 können die Gebühren als Fest- oder Zeitgebühren festgelegt werden. Ferner können die Gebühren- und Auslagenbefreiung, die Gebührengläubigerschaft, die Gebührenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Gebührenerhebung abweichend von den Vorschriften des Bundesgebührengesetzes geregelt 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 und digitale Infrastruktur 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 und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz und im Benehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 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 Energie erlassen.

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

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union, 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 oder der Europäischen Union;
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 und digitale Infrastruktur für anwendbar erklären können.

(5) Für nichtöffentliche Eisenbahnen gelten die Ermächtigungen nach Absatz 1 insoweit, als die Einheit des Eisenbahnwesens es erfordert. Die Ermächtigung nach Absatz 2 gilt 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

1. technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2008/57/EG,
2. Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG,
3. Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG oder
4. Spezifikationen für das Infrastrukturregister nach Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG

dienen, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; dabei kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden.

(8) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zum Erlass einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6, ganz oder teilweise zu übertragen, soweit technische Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion ausschließlich von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betroffen sind. Rechtsverordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; auf diese Rechtsverordnungen ist Absatz 3 Satz 1 und 5 nicht anzuwenden.

§ 27 Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 teilnimmt,

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. (weggefallen)

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,

2f. ohne Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Satz 1 tätig wird,

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. (weggefallen)

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 4

   oder 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 der Europäischen Union 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 und digitale Infrastruktur 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 Absatz 1 und 2 erfüllen, gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.

§ 32 Nichtselbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb

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 Eisenbahnaufsicht,
2. die Gebühren und Auslagen von individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen,
3. die Pflicht, sich zu versichern.

§ 33 (weggefallen)

§ 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 Aufgabenwahrnehmung 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 unverfälschter 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 Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach den §§ 14c, 14e und 14f haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 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 und digitale Infrastruktur 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 teilnehmen, 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.

(5f) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, die am 31. Mai 2012 bereits tätig sind, haben die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen nach § 7g bis zum Ablauf des 31. Januar 2013 zu beantragen. Die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt, längstens bis zum 31. Mai 2013. Keiner Instandhaltungsstellen-Bescheinigung bedürfen

1. Eisenbahnen, die am 31. Mai 2012 über eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügen, für deren Gültigkeitsdauer oder
2. für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, die am 31. Mai 2012 über eine Bescheinigung auf der Grundlage der von der Bundesrepublik Deutschland am 14. Mai 2009 gezeichneten Absichtserklärung zur Festlegung der Grundsätze eines gemeinsamen Systems zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen verfügen, für deren Gültigkeitsdauer, längstens bis zum 31. Mai 2015.

(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.

Fußnote

§ 38 Abs. 4 Kursivdruck: Müsste richtig "Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung" lauten

§ 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.

Anlage (zu § 18e Abs. 1)
Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

(Fundstelle: BGBl I 2006, 2835)

Vorbemerkung:
Im Sinne der Anlage bedeuten

1. ABS: Ausbaustrecke,
2. NBS: Neubaustrecke.

Zu den Schienenwegen gehören auch die für den Betrieb von Schienenwegen notwendigen Anlagen. Die Schienenwege beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an dem sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Leipzig – Dresden
3	ABS Hamburg – Lübeck
4	ABS Hamburg – Öresundregion
5	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover
6	ABS Stelle – Lüneburg
7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
8	ABS Uelzen – Stendal
9	ABS Rotenburg – Minden
10	ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze
11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien)
12	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien)
13	ABS Berlin – Dresden
14	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
16	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
17	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)
18	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel
19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
21	ABS/NBS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
22	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A