

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/27656 –

### Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

#### A. Problem

Das 2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz war gemäß Koalitionsvertrag zu evaluieren. Es wurde untersucht, ob auf Grund der Erfahrungen seit Inkrafttreten des Gesetzes Änderungen angezeigt waren, insbesondere im Zuge der Rechtsanwendung durch die Bundesnetzagentur. Die Ergebnisse der Evaluierung sollen umgesetzt werden. Zudem müssen die Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes zum Teil an zwischenzeitlich in Kraft getretenes EU-Recht sowie an die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) angepasst werden. Auch sollen erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglicht werden.

#### B. Lösung

Die erforderlichen Änderungen am Eisenbahnregulierungsgesetz zur Erprobung im Hinblick auf den Deutschlandtakt sowie im Hinblick auf die Ergebnisse der Evaluierung werden mit dem Gesetzentwurf umgesetzt und es werden Anpassungen an das geltende EU-Recht vorgenommen.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. und**

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs/Annahme einer abweichenden EntschlieÙung.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27656 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 werden die Buchstaben e bis h durch die folgenden Buchstaben e bis j ersetzt:

.e) Absatz 6 wird aufgehoben.

f) Absatz 7 wird Absatz 6.

g) Die Absätze 8 und 9 werden aufgehoben.

h) Absatz 10 wird Absatz 7.

i) Absatz 11 wird Absatz 8 und nach dem Wort „Buchstabe“ wird die Angabe „b“ durch die Angabe „c“ ersetzt.

j) Absatz 12 wird Absatz 9 und die Wörter „Absatz 10 oder Absatz 11“ werden durch die Wörter „Absatz 7 oder Absatz 8“ ersetzt.

b) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) In § 2a Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Absatz 6 bis 8“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 7 bis 9“ ersetzt.

bb) § 2c Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die §§ 8, 8a, 8c und 9 sind für die Betreiber örtlicher und regionaler Schienennetze, deren Netz für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung ist, nicht anzuwenden. Die §§ 18, 23 Absatz 2, die §§ 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4, die §§ 35 bis 38, 39 Absatz 2 bis 5, die §§ 45, 49 bis 55 und 58 bis 60 sind für Betreiber örtlicher Schienennetze, deren Netz für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung ist, nicht anzuwenden. Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn die Betriebsleistung des Netzes 700 000 Trassenkilometer im Jahr nicht übersteigt oder das Netz von weniger als zehn Zugangsberechtigten regelmäßig genutzt wird.“

c) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:

.6. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 wird das Wort „und“ durch ein Semikolon ersetzt.

b) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.

c) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

.6. die Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr.“

- d) Die bisherigen Nummern 6 bis 56 werden die Nummern 7 bis 57.
- e) In Nummer 11 wird § 10a wie folgt geändert:
- aa) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
- „§ 31a ist nicht anwendbar.“
- bb) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „§ 32.“ durch die Wörter „§ 32; die §§ 31a und 33 sind nicht anwendbar.“ ersetzt.
- f) Nummer 21 wird wie folgt gefasst:
- .21. § 35 Absatz 6 wird durch die folgenden Absätze 6 bis 8 ersetzt:
- „(6) Beinhalten Entgeltgenehmigungen die vollständige oder teilweise Genehmigung eines vertraglich bereits vereinbarten Entgelts, so wirken sie zurück auf den Zeitpunkt der erstmaligen Leistungsbereitstellung durch den Betreiber von Eisenbahnanlagen. Das Gericht kann im Verfahren nach § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung die vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht; der Darlegung eines Anordnungsgrundes bedarf es nicht. Geht der Anspruch auf Genehmigung eines höheren Entgelts damit einher, dass die Entgelte in einem anderen Segment oder in mehreren anderen Segmenten abzusenken wären, ist diese Absenkung vom Gericht vorläufig mit auszusprechen. Verpflichtet das Gericht die Regulierungsbehörde zur Erteilung einer Genehmigung für ein höheres Entgelt, so entfaltet diese Genehmigung die Rückwirkung nach Satz 1 nur, wenn eine Anordnung nach Satz 2 ergangen ist. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur bis zum Ablauf von zwei Monaten nach Klageerhebung gestellt und begründet werden. Im Übrigen richten sich Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegen die Genehmigung eines Entgelts nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung. In diesen Fällen führt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht dazu, dass Entgelte anderer Segmente vorläufig angehoben werden.
- (7) Absatz 6 Satz 4 ist nicht anzuwenden, wenn
1. der Vertragspartner nach Absatz 6 Satz 1 Leistungen nachfragt und
  2. der Vertragspartner im letzten Geschäftsjahr vor der Klageerhebung, für das ein Jahresabschluss vorliegt, einen Jahresumsatz von mehr als 500 Millionen Euro erzielt hat.

Gehört der Vertragspartner zu einem vertikal integrierten Unternehmen, ist dessen Umsatz zu berücksichtigen.

(8) In dem Verfahren nach Absatz 6 in Verbindung mit § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung kann das Gericht durch Beschluss anordnen, dass nur solche Personen beige-laden werden, die dies innerhalb einer bestimmten Frist be-antragen. Der Beschluss ist unanfechtbar. Er ist im elektro-nischen Bundesanzeiger bekannt zu machen und auf der In-ternetseite der Bundesnetzagentur zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung kann zusätzlich in einem von dem Gericht für Bekanntmachungen bestimmten Informations- und Kommunikationssystem erfolgen. Die Frist gemäß Satz 1 muss mindestens einen Monat ab der Bekanntmachung im elektronischen Bundesanzeiger betragen. In der Veröffentli-chung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur ist mitzu-teilen, an welchem Tag die Frist abläuft. Für die Wiederein-setzung in den vorigen Stand bei Versäumung der Frist gilt § 60 der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend. Das Gericht soll Personen, die von der Entscheidung erkennbar in besonderem Maße betroffen werden, auch ohne Antrag beiladen.“ ‘

- g) In Nummer 22 wird Buchstabe b durch die folgenden Buchstaben b und c ersetzt:
- ,b) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „können“ durch das Wort „sollen“ ersetzt.
  - c) Absatz 6 wird aufgehoben.‘
- h) Nummer 23 wird wie folgt geändert:
- aa) Buchstabe c Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:
    - ,aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land oder im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personen-bahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet so zu be-messen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jewei-ligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträger-gebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen.“ ‘
  - bb) Buchstabe f wird wie folgt geändert:
    - aaa) Dem Doppelbuchstaben aa wird folgender Doppel-buchstabe aa vorangestellt:
      - ,aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „besteht“ die Wörter „oder ob in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung der Kosten erforderlich sind“ eingefügt.‘
    - bbb) Der bisherige Doppelbuchstabe aa wird Doppel-buchstabe bb.
    - ccc) Der bisherige Doppelbuchstabe bb wird Doppel-buchstabe cc und wird wie folgt gefasst:
      - ,cc) In Satz 3 wird die Angabe „1 bis 4“ durch die Angabe „1 bis 3a“ ersetzt und werden nach

dem Wort „decken“ die Wörter „oder ob in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung dieser Kosten erforderlich sind“ eingefügt.

- i) In Nummer 34 wird § 52a wie folgt geändert:
  - aa) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aaa) In Satz 1 wird das Wort „Strecken“ durch das Wort „Schienenwege“ ersetzt und wird vor den Wörtern „neuer Modelle“ das Wort „verschiedener“ eingefügt.
    - bbb) Satz 3 Nummer 2 wird durch folgende Nummern 2 und 3 ersetzt:
      - „2. wie für die ausgewählten Schienenwege eine Mittelfristperspektive für die Kapazitätsnutzung über die Laufzeit der Pilotprojekte aussehen kann und
      3. welchen Bedingungen die Konstruktionsparameter unbeschadet des Absatzes 2 Satz 6 zu genügen haben.“
  - bb) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Strecken“ durch das Wort „Schienenwege“ ersetzt.
- j) In Nummer 46 Buchstabe a werden in § 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 nach dem Wort „Gebühren“ die Wörter „und Auslagen“ eingefügt.
- k) In Nummer 47 werden in § 77a Absatz 2 die Wörter „außer in den Gebührenverfahren nach § 69“ durch die Wörter „außer in Verfahren über die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach § 69“ ersetzt.
- l) In Nummer 55 Buchstabe a wird Satz 4 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Darüber hinaus ist die angemessene Berücksichtigung einer sachgerechten Fortschreibung in entsprechender Anwendung von § 25 Absatz 3 bis 5, der §§ 26 und 27 sowie eine Berücksichtigung der Regelungen des § 29 Absatz 5 möglich. Bedarf es einer Prüfung der tatsächlichen Erreichbarkeit entsprechend § 26, so sind auch gestiegene Personalkosten aufgrund von Tarifvertragsabschlüssen und gestiegene Energiekosten zu berücksichtigen, soweit sie nicht bereits durch Satz 2 erfasst sind.“

2. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

#### „Artikel 2

#### Weitere Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Das Eisenbahnregulierungsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 6 wird aufgehoben.
  - b) Die Absätze 7 und 8 werden die Absätze 6 und 7.
  - c) Absatz 9 wird Absatz 8 und die Wörter „Absatz 7 oder Absatz 8“ werden durch die Wörter „Absatz 6 oder Absatz 7“ ersetzt.
2. In § 2a Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Absatz 7 bis 9“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 6 bis 8“ ersetzt.
3. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 3.
4. Der bisherige Artikel 3 wird Artikel 4 und wird wie folgt gefasst:

#### „Artikel 4

#### Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) In Artikel 1 Nummer 5 tritt § 2c des Eisenbahnregulierungsgesetzes an dem Tag in Kraft, an dem dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Entscheidung der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 Satz 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32; L 67 vom 12.3.2015, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, zugeht. Gleichzeitig tritt Artikel 2 in Kraft. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt den Tag des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.“

- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die vorliegende Novellierung zum Eisenbahnregulierungsrecht setzt grundlegende Erkenntnisse der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes um und stärkt den Schienenverkehr, insbesondere durch die Einführung einer Erprobungsklausel zur Vorbereitung des Deutschlandtakts.

Der Deutsche Bundestag betrachtet es jedoch für dringend geboten, den Evaluationsprozess des Eisenbahnregulierungsrechts gemeinsam mit dem Eisenbahnsektor und unter Einbeziehung des Deutschen Bundestages ergebnisoffen weiterzuführen.

Dazu sind weitere intensive Beratungen zwischen der Bundesregierung und dem Eisenbahnsektor durchzuführen. Die Ziele dieses Evaluationsprozesses müssen eine weitere Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland, die Schaffung der Grundlagen für die Umsetzung des Deutschlandtakts sowie die transparente Umsetzung der Entgelterhebung für Trassen und Stationen sein.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. im Rahmen des weiterzuführenden Evaluierungsprozesses einen Vorschlag für eine umfassendere Novellierung zum Eisenbahnregulierungsrecht vorzulegen, mit dem Ziel, die Verlagerung von weiteren Verkehren auf die klimafreundliche Schiene zu beschleunigen und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors Schiene weiter zu stärken;
  2. im Rahmen des weiterzuführenden Evaluierungsprozesses, insbesondere auf Basis der Erkenntnisse aus der Umsetzung der Erprobungsklausel für eine erfolgreiche Umsetzung des Deutschlandtakts umfassende eisenbahnregulierungsrechtliche Regelungen zu entwickeln und dem Deutschen Bundestag vorzulegen, um den an den Deutschlandtakt gerichteten Erwartungen auch in Bezug auf eine bestmögliche Nutzung der Kapazität der Schieneninfrastruktur gerecht zu werden. Um dies zu ermöglichen, soll die Bundesregierung, falls erforderlich, auch auf entsprechende Änderungen des EU-Rechts, insbesondere im Rahmen der laufenden Diskussionen zum Projekt Redesign of the International Timetabling Process (TTR), hinwirken;
  3. einen ergebnisoffenen und transparenten Dialogprozess mit dem Eisenbahnsektor unter Beteiligung des Deutschen Bundestages zu initiieren, um den aktuellen Regulierungsrahmen zur Erhebung der Trassen- und Stationsentgelte insbesondere in Hinblick auf die Folgen des § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zu überprüfen und dem aktuell gültigen Prinzip der Vollkostendeckung durch die Trassenentgelte auch das Prinzip der Grenzkostendeckung und damit nur die unmittelbare Erhebung der Kosten des Zugbetriebs gegenüberzustellen. Dabei sollen für beide Prinzipien insbesondere die möglichen Auswirkungen auf die im Schienenpersonen- und -güterverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Auswirkungen von Änderungen auf die Infrastrukturfinanzierung betrachtet werden;
  4. im Nachgang der Revision und auf Basis der EU-Fahrgastrechteverordnung mit dem Eisenbahnsektor einfache Buchungsmöglichkeiten für marktgerechte und kundenfreundliche Lösungen beim Erwerb von Durchgangstickets zu entwickeln. Das Ziel soll sein, dass Kundinnen und Kunden durchgehende Buchungen von Fahrten mit mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen innerhalb Deutschlands sowie bei grenzüberschreitenden Fahrten möglichst flächendeckend auf den gängigen Buchungsplattformen tätigen können. Sofern notwendig, ist dem Deutschen Bundestag ein Vorschlag zur Überführung in nationales Recht vorzulegen.

Berlin, den 5. Mai 2021

#### **Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Wolfgang Wiehle**  
Berichterstatter



## Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27656** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen Änderungen am Eisenbahnregulierungsgesetz zur Erprobung im Hinblick auf den Deutschlandtakt sowie im Hinblick auf die Ergebnisse einer Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Im Rahmen einer Evaluierung des 2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetzes wurde untersucht, ob auf Grund der Erfahrungen seit Inkrafttreten des Gesetzes Änderungen angezeigt waren, insbesondere im Zuge der Rechtsanwendung durch die Bundesnetzagentur. Zudem sollen die Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes zum Teil an zwischenzeitlich in Kraft getretenes EU-Recht sowie an die Rechtsprechung des EuGH angepasst werden. Mit dem Gesetzentwurf sollen auch erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglicht werden.

#### III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses und des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27656 in seiner 143. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf eine gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)102-8). Nach der Bewertung des Parlamentarischen Beirats ist eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben; die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung sei nachvollziehbar und plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27656 in seiner 103. Sitzung am 3. März 2021 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 107. Sitzung am 14. April 2021 hat er diese öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dr. Felix Berschin, Netzwerk „NahverkehrsBeratung Südwest“; Dr. Andreas Geißler, Allianz pro Schiene e. V., Referent Verkehrspolitik; Dr. Martin Henke, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Geschäftsführer Eisenbahnverkehr; Prof. Dr. iur. Jürgen Kühling, LL. M., Universität Regensburg, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Immobilienrecht, Infrastrukturrecht und Informationsrecht; Prof. Dr. Jochen Mohr, Universität Leipzig, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wettbewerbsrecht, Energierecht, Regulierungsrecht und Arbeitsrecht; Prof. Dr. Karsten Otte, M.C.J., Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Leiter Abteilung Eisenbahnregulierung; Matthias Pippert, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

(EVG), Abteilung Grundsatz und Politik; Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das im Internet veröffentlichte Wortprotokoll der 107. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. April 2021 verwiesen, dem auch die Stellungnahmen der Sachverständigen als Anlage beigefügt sind.

In seiner 112. Sitzung am 5. Mai 2021 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27656 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)496neu) und einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)495neu) eingebracht, deren Inhalte sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergeben. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)494):

*„Entschließungsantrag zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts, Drucksache 19/27656 der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*

*Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:*

*I. Der Ausschuss stellt fest:*

*Der Deutschlandtakt ist das richtige Zielkonzept zur Erreichung eines attraktiveren, zuverlässigeren und besseren Schienenverkehrs in Deutschland. Durch das dahinterliegende Grundprinzip des Integralen Taktfahrplans werden Anschlüsse verbessert und erheblich mehr Kapazitäten bereitgestellt, weil die Infrastruktur optimal genutzt wird und nicht wie bisher durch unabgestimmte Trassenanträge wertvolle Kapazität verschwendet wird. Erst das Zielangebot planen und dann entsprechend bauen ist das richtige Prinzip. Dies kommt vor allem dem Schienengüterverkehr zugute, der mit einer heutigen Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 50km/h kaum wettbewerbsfähig ist. Damit wird eine Planung der Infrastruktur im Gesamtzusammenhang ermöglicht, von Neubaustrecken bis hin zum zusätzlichen Blockabschnitt. Eine isolierte Planung von Großprojekten, die am Ende nicht den Anforderungen eines wachsenden Schienenverkehrs gerecht werden, wird so in Zukunft verhindert.*

*Zur Umsetzung des Zielfahrplans gibt es verschiedene Ansätze. Allen gemein ist jedoch die Einführung von Systemtrassen. Diese ermöglichen eine Priorisierung von Verkehren, die nach dem Prinzip des Deutschlandtakts erbracht werden. Im aktuellen System ist keine übergreifende Planung zwischen Güter-, Nah- und Fernverkehr möglich. Dadurch orientieren sich insbesondere die Aufgabenträger des Nahverkehrs an dem existierenden Fernverkehrsangebots eines Unternehmens. Das wiederum erschwert auch den Einstieg anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Fernverkehrsmarkt, wenn sie dabei auf die Trassen des Nahverkehrs Rücksicht nehmen wollen. In einer gesamthaften Planung wie dem Deutschlandtakt können solche Konflikte reduziert werden, da die Trassen von Güter-, Nah- und Fernverkehr bereits konfliktfrei vorkonstruiert sind. Dadurch wird sichergestellt, dass das Grundangebot sowohl im Nah- und Fernverkehr erbracht wird und der Güterverkehr einen gleichberechtigten Anspruch auf das Schienennetz erhält. Der Vorrang der im Zielfahrplan festgelegten Trassen ist für die Umsetzung des Deutschlandtakts unerlässlich. Zugleich werden durch die Systemtrassen zusätzliche Angebote nicht ausgeschlossen, sofern sie nicht mit Trassen aus dem Grundangebot des Deutschlandtakts in Konflikt stehen. Neben der Einführung der Systemtrassen, die bereits im heutigen System einsetzbar wären, braucht es ein öffentlich diskutiertes Etappierungskonzept, das festlegt, welche Teile des Deutschlandtakts zu welchen Zeitpunkten umgesetzt werden können. Die Systemtrassen gewährleisten die im Nah- und Fernverkehr erforderliche mittel- und langfristige Planungssicherheit von Kapazitäten und Parametern. Der Schienengüterverkehr erhält so marktconforme Trassen und wird in seiner Wirtschaftlichkeit erheblich verbessert.*

*Die im Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgesehene Stärkung des Instruments der Rahmenverträge ist für die Umsetzung des Deutschlandtakts hinderlich. Sie lassen Zeiträume für Verschiebungen zu. Das ist mit der exakten Planung des Deutschlandtakts nicht vereinbar. Sie können daher ein kurzfristiges Übergangsinstrument darstellen, müssen jedoch zeitnah durch die Systematik der Systemtrassen ersetzt werden.*

*Darüber hinaus könnte der Bund bereits heute bei Trassenkonflikten einschreiten, insbesondere bei überlasteten Schienenwegen. Dadurch könnte eine Priorisierung bei Trassenkonflikten ermöglicht werden, bis Infrastrukturmaßnahmen ausreichend Kapazitäten zu Verfügung stellen. Dies entspräche im Übrigen auch der Richtlinie*

2012/34/EU Artikel 47 und wäre damit eine 1:1-Umsetzung, wie sie in anderen Teilen des Eisenbahnregulierungsgesetz beansprucht wurde.

Die Passage zu den Pilotierungsprojekten (§52a) ist nicht ausreichend beschrieben. Bereits jetzt können die Systemtrassen definiert werden und in eben jenen Pilotierungsprojekten unmittelbar getestet werden. Die Einführung des Deutschlandtakts darf nicht durch langwierige und ungenau beschriebene Pilotierungsprojekte verzögert werden. Zudem wird durch die vorsichtige Formulierung keine ausreichende Verbindlichkeit geschaffen, insbesondere über den Inhalt der Pilotprojekte. Durch die Systemtrassen wird die Nutzung der betroffenen Strecken vorgeschrieben, dadurch kann die Kapazität erhöht werden – was insbesondere dem Schienengüterverkehr helfen wird.

## II. Der Ausschuss fordert die Bundesregierung auf,

1. die Funktion der Systemtrasse bereits jetzt in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufzunehmen:
  - a) Die Systemtrassen sind vorkonstruierte Zugtrassen, abgeleitet aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts. Das BMVI oder eine nachgeordnete Behörde konstruiert in Zusammenarbeit mit den Betreibern der betroffenen Schienenwege die Systemtrassen. Die Beantragung einer Systemtrasse setzt sich im Konfliktfall gegenüber einer gewöhnlichen Trasse durch. Darüber hinaus setzt sich das Unternehmen durch, das bezogen auf die Systemtrassen einer Linie eine Mehrzahl jener Systemtrassen beantragt. Bei gleicher Beantragung der Systemtrassen gelten die bereits heute üblichen Entscheidungsverfahren. Es ist zu prüfen, ob Unternehmen bei Beantragung von Systemtrassen dazu verpflichtet werden, sämtliche Systemtrassen einer Linie zu bedienen.
  - b) Bei der Zuteilung der Systemtrassen ist insbesondere im Schienenpersonennahverkehr eine überjährige Zuteilung angelehnt an die Laufzeiten der Verkehrsverträge zu prüfen.
  - c) Rahmenverträge sind als Übergangsmodell zu kennzeichnen. Eventuelle Verträge benötigen daher eine Ausstiegsklausel bei Einführung der Systemtrassen.
  - d) Eine Sanktionierung einzuführen, wenn von Unternehmen angemeldete und zugewiesene Systemtrassen – abzüglich einer Toleranz – nicht vollständig gefahren werden. Ausgenommen davon sind externe Ursachen (beispielsweise Unwetter, Streiks oder Pandemielagen).
2. die Pilotierungsprojekte unmittelbar zur Erprobung der Systemtrassen einzusetzen. Sie sind so auszulegen, dass sie der Einführung der Systemtrassen probeweise auf festgelegten Strecken bzw. Netzen vorweggreifen und damit die generelle Durchführung der Trassenvergaben im Rahmen des Deutschlandtakts nach Systemtrassen beschleunigen. Die Pilotierungsprojekte sind bis 2024 auf allen überlasteten Schienenwegen umzusetzen.
3. sich bei überlasteten Schienenwegen das Recht vorzubehalten, über den Vorrang von Trassen zu entscheiden, so wie es in Richtlinie 2012/34/EU Artikel 47 beschrieben wird. Bis 2024 ist eine Einführung der Systemtrassen auf den überlasteten Schienenprojekten umzusetzen, beispielsweise über die Pilotierungsprojekte. Zudem sind Infrastrukturmaßnahmen bei überlasteten Schienenwegen priorisiert umzusetzen. Der Bund verpflichtet sich außerdem über geeignete Maßnahmen zu einer auskömmlichen Finanzierung für die Behebung der infrastrukturellen Engpässe.
4. dass der durch den Masterplan Schienenverkehr beschlossene Prüfauftrag für die Haftung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen über den Verweis auf Anreizsystem nach §39 ERegG hinausgeht. Der Bund ergänzt weitreichendere Haftungsregelungen für Infrastrukturbetreiber zur Anreizsetzung.
5. das Prinzip der Vollkostendeckung bei den Trassengebühren aufzugeben. Dies ist umgehend umzusetzen, um die Corona bedingten Schäden im Schienenverkehr wettbewerbsneutral auszugleichen. Auch nach den pandemiebedingten Schäden ist eine Reduzierung des Trassenpreissystems für alle Verkehrssparten weiterzuführen.
6. die Einstufung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von strategischer Bedeutung nicht, wie aktuell vorgesehen, von einer sehr niedrig bemessenen Fahrleistung abhängig zu machen, sondern nach der Anzahl der Unternehmen zu bemessen, die das jeweilige Schienennetz beanspruchen.

*Begründung**Zu 1.:*

*Die Einführung der Systemtrassen trifft keine Aussage über die Vergabe, hier stehen verschiedene Modelle zur Debatte, vom Verbleib der heutigen Trassenvergabe bis hin zu Ausschreibungen. Gemein ist jedoch, dass es eine Bevorzugung der Trassen gibt, die sich aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts ableiten.*

*Zu 2.:*

*Die Pilotierungsprojekte ermöglichen auch das Testen unterschiedlicher Verfahren zur Zuteilung der Systemtrassen.*

*Zu 4.:*

*Die Ausgestaltung durch den Schienenwegbetreiber, auf die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verweist, wird der Monopolstruktur der Infrastruktur nicht gerecht. Daher braucht es eine weitergehende Regulierung. Es braucht hier eine eisenbahnspezifische Haftungsregelung, denn die aktuelle berücksichtigt das Missverhältnis zwischen monopolistischer Infrastruktur und den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu wenig.*

*Zu 5.:*

*Die EU bevorzugt die Berechnung der Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip. Dies ist auch das in den meisten EU-Ländern praktizierte Verfahren. Bei den Straßenverkehren wird keine Vollkostendeckung erzielt, daher ist dies eine dringend notwendige Gleichstellung im intermodalen Wettbewerb. Die auftretende Finanzierungslücke ist durch den Bund zu übernehmen, wie er dies bei anderen Verkehrsträgern ebenfalls finanziert. Dass ausgerechnet das klimafreundlichste Verkehrsmittel für mittlere und längere Distanzen eine Vollfinanzierung ihres Systems leisten muss, ist nicht mehr zeitgemäß.*

*Zu 6.:*

*Die vorgesehene Regelung für die strategische Bedeutung von Schieneninfrastruktur würde bei Anwendung bei einigen Unternehmen auf regionaler Ebene zu große Umstrukturierungen und Mehrkosten führen. Die bilanzielle Trennung zwischen Infrastruktur und Transportleistungen, wie sie aktuell beispielsweise für die Deutsche Bahn gilt, ist sinnvoll. Dies gilt jedoch weniger für lediglich regional tätige Unternehmen, die zumeist auch nur im Schienenpersonennahverkehr Infrastruktur bereitstellen. Die Problematik der Diskriminierung – ein Grund für die getrennte Bewirtschaftung von Infrastruktur und Transport – tritt jedoch erst dann auf, wenn eine erhebliche Anzahl von Unternehmen die Infrastruktur nutzen wollen.“*

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts stelle die Weichen für neue Möglichkeiten der Regulierung und für die Erprobung neuer Methoden, die für die Einführung des bis 2030 geplanten Deutschlandtakts von besonderer Bedeutung seien. Die vorgelegte Novelle bedeute einen Kompromiss und stelle eine gute Übergangslösung und ein stabiles Fundament für weitere wichtige Schritte in Richtung Deutschlandtakt dar. Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der Evaluation nach der Experimentierklausel könne und solle die nächste Bundesregierung den Deutschlandtakt weiter voranbringen. Mit der Thematik müsse man sich in der nächsten Legislaturperiode erneut befassen, was eine große Aufgabe darstelle. Der Entschließungsantrag der Koalition beinhalte wichtige Punkte, die sich im gemeinsamen Plenumsantrag der Koalition zum Europäischen Jahr der Schiene wiederfänden. Neben einem funktionierenden wettbewerbsfähigen Schienennetz mit ausreichender Kapazität brauche man attraktive und verbraucherfreundliche Ticketangebote und Preise. Die Möglichkeiten der Digitalisierung und eines vereinten Europas müssten nicht nur die Akteure im System Schiene nutzen; auch die Kunden müssten dieses europäische Zusammenwachsen positiv wahrnehmen können.

Die **Fraktion der SPD** vertrat die Auffassung, es gebe erheblichen Bedarf, auf diesem Gebiet weitere Regelungen zu treffen. Bei der letzten Reform des Eisenbahnregulierungsgesetzes habe man Änderungen im Zusammenhang mit der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ins Auge gefasst. Diese Frage habe man im laufenden Gesetzesverfahren nicht lösen können, weil die Legislaturperiode zu weit fortgeschritten sei. Deshalb enthalte der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen die Bitte, dass sich der nächste Deutsche Bundestag dieses Thema erneut annehmen solle. Der zweite darin adressierte Punkt betreffe das Thema Grenzkosten, wobei zunächst nur

eine Debatte darüber gefordert werde. Der Gesetzentwurf greife die Themen auf, die dringend zu erledigen seien, insbesondere zur Vorbereitung für den Deutschlandtakt. Die vorgesehene Evaluation und die Testung verschiedener Verfahren vor der Einführung seien sehr sinnvoll. Sie betonte ferner die Bedeutung des ergangenen Urteils zur Verpflichtung zur pünktlichen Trassenbereitstellung, was zu einem Umdenken hin zu einem pünktlicheren Eisenbahnverkehr führen sollte.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, der vorliegende Gesetzentwurf sei aus ihrer Sicht an manchen Stellen unausgereift und zudem auch nicht umfassend genug. Die Bestimmungen zur Experimentierklausel seien zu ungenau und enthielten an vielen Stellen zu viel Spielraum, wobei sie als Stichworte die Begriffe „Strecke“ und „gesellschaftlicher Nutzen“ nannte. Die Regelung für Rahmenverträge bleibe leider prekär, da der Schienenwegebetreiber Verträge jetzt auch wieder kündigen könne. Das Verhältnis der Rahmenverträge zum Deutschlandtakt sei außerdem nicht klar. Auch fehlten im Gesetzentwurf einige Punkte, die sehr wichtig gewesen wären, nämlich im Hinblick auf den Umgang mit der DB AG als integriertem Konzern. Das betreffe den Regelungen im Bußgeldkatalog bei Diskriminierung, fehlende Haftungsregelungen bei schlechten Leistungen und die Frage des Vertriebs von Fahrausweisen. Der Änderungsantrag der Koalition beseitige die Defizite des Gesetzentwurfs nicht.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, die Ausführungen der Koalition ließen wenig Begeisterung für den Gesetzentwurf erkennen. Diese mangelnde Begeisterung für den Gesetzentwurf werde von ihr geteilt. Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz hätte man die Chance gehabt, vernünftige Spielregeln im Sinne eines wettbewerbsfreundlicheren Eisenbahnmarktes zu definieren und dafür zu sorgen, dass das Angebot insgesamt vergrößert werden könne, was sehr gut über mehr Wettbewerb und mehr Auswahl funktionieren würde. Der Gesetzentwurf treffe keine Aussagen zur Trennung von Netz und Betrieb. Es fehlten Regelungen zum Übergang vom Vollkosten- zum Grenzkostenprinzip bei den Trassenpreisen, Haftungsregelungen bei Schlechtleistung der Infrastrukturen oder die Einführung von Bußgeldtatbeständen, Karenzregelungen für Personalwechsel innerhalb der DB zwischen Betriebsparten sowie das Thema Gewinnorientierung bei der DB Netz. Erfreulich sei, dass man beim Thema Deutschlandtakt einen ersten Ansatz habe. Trotzdem gehe der Entwurf im Sinne eines vernünftigen und fairen Wettbewerbes nicht weit genug.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, auch sie kritisiere, dass die vorgesehenen Regelungen ein „Flickwerk“ bildeten und es an einer grundsätzlichen Neuausrichtung des Eisenbahnverkehrs mangle. Diese Kritik stehe bei ihr allerdings unter komplett umgekehrten Vorzeichen als bei der FDP. Sie sei der Überzeugung, dass nicht mehr Wettbewerb auf der Schiene die Lösung sei, sondern dass das Kernproblem in der Ausrichtung liege und man stattdessen ein integriertes Eisenbahnsystem brauche, das unter dem Vorzeichen von Kooperation stehe. Sie frage sich, warum die jetzt für die Zukunft avisierten Regelungen nicht schon getroffen würden. Das Verkehrsministerium werde seit 2009 von der CDU/CSU geführt. Wenn nach all diesen Jahren immer noch „Flickwerk“ auf dem Tisch liege und nach eigenem Bekunden der Fraktion der CDU/CSU nur eine Grundsteinlegung für den Deutschlandtakt stattfinde, sei das wirklich ein Armutszeugnis. Auch wenn sie einige Punkte für sinnvoll halte, gelte das nicht für das gesamte Gesetz, weshalb sie sich der Stimme enthalten werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie frage sich, warum die Regierungsfractionen in den letzten vier Jahren bei der Eisenbahnregulierung nichts zustande gebracht hätten, mit dem sie selbst zufrieden seien. Sie frage sich auch, welchen Sinn es habe, mit einer sozusagen „halbgaren“ Lösung für die Eisenbahnregulierung kurz vor Ende der Legislaturperiode anzutreten. Das Eisenbahnregulierungsgesetz sei nicht der Erfolg, der es hätte sein sollen. Es sei im Gegenteil extrem bürokratisch, verbunden mit hohem Aufwand in der Umsetzung und mit der Gefahr vieler Streitereien bei der konkreten Auslegung. Das zeigten die zahlreichen Klagen wegen der Auslegung dieses Gesetzes, das inzwischen zu einer Art Marktzugangsbarriere bzw. zu einem „Eisenbahnverhinderungsgesetz“ geworden sei. Sie halte Systemtrassen für die Umsetzung des Deutschlandtaktes für extrem wichtig und bedauere, dass dies auch in den Änderungsanträgen der Koalition nicht vorgesehen sei. Priorisierte Trassen seien die Grundvoraussetzung für ein Funktionieren des Deutschlandtakts. Man brauche letztlich ein Nachfolgegesetz zum Eisenbahnregulierungsgesetz, nämlich ein Deutschlandtaktgesetz.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)496neu mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27656 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)496neu.

Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)494 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)495neu hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Nummer 1 (Artikel 1)**

#### **Zu Buchstabe a (Nummer 4 – § 2 ERegG)**

Der bisherige § 2 Absatz 7 wurde im Regierungsentwurf versehentlich ohne Übergangsregelung aufgehoben. Dadurch bestünde bis zur Genehmigung des § 2c des Regierungsentwurfs durch die Europäische Kommission eine Regelungslücke, die durch die Änderung beseitigt wird: Auch im Übergangszeitraum muss eine Ausnahmemöglichkeit in Umsetzung von Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU bestehen. Durch die inhaltliche Fortgeltung der Regelung des bisherigen § 2 Absatz 7 wird die Befreiungsmöglichkeit vorübergehend auch weiterhin, z.B. für neu in den Markt eintretende, kleine Betreiber der Schienenwege ermöglicht, die ansonsten gegenüber der aktuellen Rechtslage schlechter gestellt wären, da für sie keine Ausnahme möglich wäre. Als Folge anderer Änderungen in § 2 ist die Regelung neu in Absatz 6 verortet.

Nach Inkrafttreten des neuen § 2c tritt § 2 Absatz 6 außer Kraft, siehe Nummer 2 und 4.

#### **Zu Buchstabe b (Nummer 5 – § 2c ERegG)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Folgeänderung zur Änderung in Nummer 1 Buchstabe a (redaktionelle Anpassung eines Verweises).

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Sowohl der bisherige § 2 Absatz 7, den § 2c des Regierungsentwurfs ersetzen soll, als auch die zugrunde liegende Vorschrift in Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU unterscheidet nach örtlichen und regionalen Schienennetzen. Diese EU-rechtlich zwingende Unterscheidung unterblieb versehentlich in § 2c des Regierungsentwurfs und wird nun korrigiert. Als sachgerechtes Kriterium zur Beurteilung der strategischen Bedeutung ist neben der Nachfrage nach Trassen alternativ die Zahl der Nutzer anzusehen. Lediglich eine Infrastruktur, die regelmäßig bei einer größeren Anzahl Zugangsberechtigter auf Interesse stößt, bedarf der Regulierung.

#### **Zu Buchstabe c (Nummer 6 – § 3 ERegG – neu -)**

Das ERegG wurde eingeführt, um den Wettbewerb im Eisenbahnbereich zu stärken und den Anteil des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Dies kann nur gelingen, wenn der Schienenverkehr effizient ist und ein attraktives Angebot für die Fahrgäste und die verladenen Unternehmen darstellt. Bisher fehlen im ERegG dazu konkrete Ziele, die durch die Regulierung erreicht werden sollen. Bei der Entscheidung die Schiene zu nutzen kommt der Reisezeit beziehungsweise Transportzeit aufgrund der leichten Vergleichbarkeit eine besondere Bedeutung zu, so dass dies nun als Ziel ergänzt wird.

Die Ziele in § 3 können zur Auslegung von unbestimmten Rechtsbegriffen herangezogen werden können. Ein Beispiel für einen unbestimmten Rechtsbegriff ist die angemessene Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19 i. V. m. Anlage 3 Nummer 3 Satz 4 ERegG.

#### **Zu Buchstabe d**

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund von Buchstabe c.

Aufgrund des neuen Änderungsbefehls zu § 3 ändert sich die Nummerierung der nachfolgenden Änderungsbe-  
fehle im Regierungsentwurf.

### **Zu Buchstabe e (neue Nummer 11 – § 10a ERegG)**

#### **Zu den Doppelbuchstaben aa und bb**

Die vorgeschlagene Ergänzung dient der Konsistenz im Gesetzentwurf.

Die mit § 10 a Absatz 2 und Absatz 4 beabsichtigten Erleichterungen für kleinere, nicht wettbewerbsrelevante  
Betreiber sind nur dann konsistent mit der Systematik der Regelung, wenn insoweit auch das Erfordernis der  
Entgeltgenehmigung durch die Regulierungsbehörde entfällt. Dies wird klargestellt. Im Einzelnen: Die Absätze 2  
und 4 enthalten bereits Sonderregelungen für von den Entgeltregelungen ausgenommene oder befreite Betreiber  
von Eisenbahnanlagen, die der Verfahrensvereinfachung dienen sollen. Bei der Schaffung des § 10a Absatz 2  
und 4 wurden versehentlich einige Entgeltgenehmigungsvorschriften nicht als Ausnahme aufgenommen. Beab-  
sichtigt – und auch in der Gesetzesbegründung so dargestellt – war allerdings, dass in den Fällen des Absatzes 2  
und 4 nur eine Unterrichtung der BNetzA gemäß § 72 erfolgen muss, aber gerade keine Entgeltgenehmigung  
erforderlich ist. Ohne die nun ergänzten Vorschriften, müsste in den genannten Fällen nun aber eine Entgeltge-  
nehmigung erfolgen, da § 31a oder § 33 dem Wortlaut nach anwendbar sind.

### **Zu Buchstabe f (neue Nummer 21 – § 35 ERegG)**

Absatz 6 bleibt gegenüber dem Regierungsentwurf unverändert.

Das Anliegen des Bundesrates (Nummer 2 in der Stellungnahme auf BR-Drs. 70/21 (Beschluss)) wird in Absatz 7  
aufgegriffen.

Wenn die Regulierungsbehörde die Entgelte in niedrigerer Höhe genehmigt als vom regulierten Unternehmen  
beantragt, kann das entgeltregulierte Unternehmen Verpflichtungsklage auf Genehmigung eines höheren Entgelts  
erheben. Beinhalten Entgeltgenehmigungen die vollständige oder teilweise Genehmigung eines vertraglich bereits  
vereinbarten Entgelts, wirken sie nach § 35 Absatz 6 Satz 1 grundsätzlich auf den Zeitpunkt der erstmaligen Lei-  
stungsbereitstellung zurück. Das entgeltregulierte Unternehmen kann daher im Fall des Erfolgs einer Verpflich-  
tungsklage von seinen Vertragspartnern auf der Nachfrageseite rückwirkend grundsätzlich ein höheres Entgelt  
verlangen. Dies entspricht im Grundsatz der bisherigen Rechtslage, auch wenn es bislang an einer ausdrücklichen  
Klarstellung hierzu im Gesetz fehlt.

Mit § 35 Absatz 6 Satz 4 sollen die Rechtsschutzmöglichkeiten eingeschränkt werden. Eine rückwirkende Kor-  
rektur zu niedriger Entgelte soll nur dann möglich sein, wenn bereits ein Eilantrag des regulierten Unternehmens  
nach § 123 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) auf vorläufige Anordnung eines höheren Entgelts nach Satz 2  
erfolgreich war. Für den Fall der Drittanfechtung wird das Anliegen des Bundesrates aufgegriffen und eine an  
§ 35 Absatz 5a Telekommunikationsgesetz (TKG) angelehnte Formulierung in § 35 Absatz 7 geschaffen.

Diese Differenzierung nach der Schutzbedürftigkeit auf der Nachfragerseite ist sinnvoll und entspricht auch an-  
deren Regulierungsbereichen. Danach bedarf die Rückwirkung der Entgeltgenehmigung einer vorherigen einst-  
weiligen Anordnung, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Vertragspartner, und nicht der bisher in § 35  
Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 genannte Betreiber, einen Jahresumsatz von weniger als 500 Millionen Euro erzielt  
hat, unter Berücksichtigung seiner Zugehörigkeit zu einem vertikal integrierten Unternehmen. Durch die Ände-  
rung werden nur noch solche Eisenbahnverkehrsunternehmen als Nachfrager entgeltregulierter Leistungen vor  
späteren Nachzahlungen geschützt, die aufgrund der Höhe des erzielten Jahresumsatzes von weniger als 500 Mil-  
lionen Euro pro Jahr als kleine und mittlere Unternehmen einzustufen sind und bei typisierender Betrachtung  
nicht in gleichem Maße wie große Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage sind, Rückstellungen für spätere  
Nachzahlungen zu bilden.

Der Änderungsvorschlag 3 des Bundesrates in der Stellungnahme auf BR-Drs. 70/21 (Beschluss) vom 5. März  
2021 wird im neuen Absatz 8 aufgegriffen.

Im Eisenbahnmarkt stehen sich der Betreiber der Schienenwege und – abhängig vom Marktsegment – eine Viel-  
zahl von Zugangsberechtigten gegenüber. In der Regel müssen daher viele Personen beigeladen werden. Das  
ERegG enthält bisher keine speziellen Beiladungsregelungen. Gemäß § 65 Absatz 3 VwGO kann das Gericht bei

einer Anzahl von mehr als 50 beizuladenden Personen anordnen, dass nur solche Personen beigeladen werden, die dies innerhalb einer bestimmten Frist beantragen.

Demgegenüber enthält die Regelung in § 35 Absatz 6 TKG keine Mindestanzahl von beizuladenden Personen, sodass das Gericht grundsätzlich immer eine Anordnung treffen kann, dass eine Beiladung nur nach Antrag innerhalb einer bestimmten Frist erfolgt. Diese Regelung trägt dem öffentlichen Interesse an einem zügigen Fortgang des Eilverfahrens Rechnung. Daher wird eine entsprechende Regelung nun in § 35 Absatz 8 vorgeschlagen. Die Interessen der Beizuladenden werden durch die Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand und durch die Verpflichtung des Gerichts, Personen von Amts wegen beizuladen, die von der Entscheidung erkennbar besonders betroffen sind, hinreichend gewahrt.

#### **Zu Buchstabe g (neue Nummer 22 – § 36 ERegG)**

Nach Artikel 32 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU kann auf bestimmten Strecken eine Differenzierung der Trassenentgelte nach der Ausstattung der Züge mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS erfolgen.

Durch die Formulierung als „Soll-Vorschrift“ wird die Entgeltdifferenzierung zum Regelfall. Ziel der Änderung ist es, die Ausrüstung von Zügen mit ETCS zu beschleunigen.

#### **Zu Buchstabe h (neue Nummer 23 – § 37 ERegG)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Der Änderungsvorschlag 4 des Bundesrates in der Stellungnahme auf BR-Drs. 70/21 (Beschluss) vom 5. März 2021 wird aufgegriffen.

Es handelt sich um Klarstellungen, um Fehlinterpretationen zu vermeiden. Durch die geänderte Formulierung im Regierungsentwurf sollte der Regelungsinhalt nicht geändert werden. Aus dem ergänzten Regelungstext geht nun weiterhin eindeutig hervor, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für den Schienenpersonenverkehr nicht nur die Aufstellung der Entgelte, sondern auch die Dynamisierung der Trassenpreise je Land und der Stationspreise je Aufgabenträgergebiet vornehmen.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Der Änderungsvorschlag 5 des Bundesrates in der Stellungnahme auf BR-Drs. 70/21 (Beschluss) vom 5. März 2021 wird aufgegriffen.

Es handelt sich um Klarstellungen. Um wirksam zu prüfen, ob ein bundeseigener Betreiber der Schienenwege seine Kosten decken kann, hat die Bundesnetzagentur auch bisher bereits die Kostendeckung allgemein untersucht (vgl. hierzu auch „Kostendeckungsbericht SPNV-Entgelte der Bundesnetzagentur gemäß § 37 Absatz 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes“, BT-Drs. 19/13995). Da der Wortlaut des § 37 Absatz 4 jedoch begrifflich nur die Unterdeckung anspricht, wird die Regelung nun ergänzt. Zukünftig stellt bereits der Wortlaut klar, dass sowohl eine Kostenunterdeckung, als auch eine Kostenüberdeckung überprüft wird.

#### **Zu Buchstabe i (neue Nummer 34 – § 52a ERegG)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Die Einfügung „verschiedene“ verdeutlicht den bereits im bisherigen Entwurf angelegten Zweck der Erprobungsklausel. Sie soll Erkenntnisse liefern für die institutionelle Ausgestaltung des Deutschlandtakts. Daher ist das Ausprobieren verschiedener Modelle wünschenswert. Die Ersetzung des Wortes „Strecken“ durch „Schienenwege“ führt nicht zu einer inhaltlichen Änderung, sondern soll allein die Parallelität zum Verfahren bei überlasteten Schienenwegen nach § 55 ff. deutlich machen. In der Sache werden durch die Verordnung Abschnitte von Schienenwegen, folglich Strecken, festgelegt. Serviceeinrichtungen werden von der Festlegung nicht umfasst.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die neue Vorgabe in Nummer 2 ist eine sinnvolle Ergänzung der Erprobungsklausel. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Ordnungsgeber wird dadurch ermöglicht, bei länger laufenden Pilotprojekten Vorgaben für mittelfristige Kapazitätsnutzung auf den betroffenen Strecken in die Verordnung aufzunehmen. Diese Vorgaben müssen dann vom Betreiber der Schienenwege umgesetzt werden. Die Erprobung von



verschiedenen Modellen wird durch die mitwirkenden Gestaltungsmöglichkeiten Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt.

Wenn diese Option durch die Verordnung nicht genutzt wird, kann der Betreiber der Schienenwege entscheiden, ob er sich eigene mittelfristige Ziele setzen möchte, die mit dem Pilotprojekt erprobt werden sollen.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Folgeänderung zu Doppelbuchstabe aa, Dreifachbuchstabe aaa.

#### **Zu Buchstabe j (neue Nummer 46 – § 77 ERegG) und Buchstabe k (neue Nummer 47 – § 77a ERegG)**

Der Änderungsvorschlag 8 des Bundesrates in der Stellungnahme auf BR-Drs. 70/21 (Beschluss) vom 5. März 2021 wird aufgegriffen.

Es handelt sich um Klarstellungen. Die Formulierungen in den Verweisen auf § 69 in den § 77 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und § 77a Absatz 2 sind unpräzise, da § 69 nicht nur die Erhebung von Gebühren, sondern auch die Erhebung von Auslagen regelt. Aus Gründen der Rechtsklarheit werden daher zukünftig auch die Auslagen genannt.

#### **Zu Buchstabe l (neue Nummer 55 – Anlage 4)**

Die Kosten des Basisjahres sind bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben. Auf Grund von Kostensteigerungen oder sonstigen Entwicklungen kann der Fall auftreten, dass der durch Fortschreibung errechnete Kostenwert, tatsächlich nicht erreicht werden kann, wenn es in der Zwischenzeit zu einer Steigerung der tatsächlichen Kosten gekommen ist. Der Regierungsentwurf sieht daher vor, dass eine Überprüfung entsprechend § 26 erfolgen kann, wenn der Fall vorliegt. Können die errechneten Kosten nicht erreicht werden, sind sie anzupassen.

Durch die Ergänzung eines weiteren Satzes in der Anlage 4 Ziffer 1.3 des Regierungsentwurfs wird klargestellt, dass auch gestiegene Personalkosten, zum Beispiel durch neu abgeschlossene Tarifverträge oder gestiegene Energiekosten, bei der Prüfung der Kosten entsprechend § 26 ERegG zu berücksichtigen sind. Die entsprechende Anwendung des § 26 ERegG ist im Regierungsentwurf zwar bereits enthalten, aufgenommen wird nun ergänzend ein klarstellendes Anwendungsbeispiel. Eine Prüfung nach § 26 entsprechend im Kontext der Fortschreibung des Basisjahres nach Anlage 4 kommt ebenso wie bei dem Standardfall in § 26 nur ausnahmsweise in Betracht, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das ihm Mögliche hinaus verpflichtet würde. Denn Aspekte wie die Entwicklung von Energiekosten und Personalkosten werden im Prinzip bei der Fortschreibungsmethodik bereits nach Satz 2, bei der eine jährliche Inflationierung vorgesehen ist, berücksichtigt.

#### **Zu Nummer 2 (Artikel 2 – neu -)**

Die Ausnahmeregelung im neuen § 2 Absatz 6 ERegG soll nur bis zum Inkrafttreten des § 2c ERegG anwendbar sein. Artikel 2 regelt die Aufhebung des neuen § 2 Absatz 6 ERegG und damit zusammenhängende Folgeänderungen, wie die Anpassung von Nummerierungen und Verweisen.

#### **Zu Nummer 3 (Artikel 3 – neu -)**

Folgeänderung. Der Artikel 2 des Regierungsentwurfs mit den Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird der neue Artikel 3.

#### **Zu Nummer 4 (Artikel 4 – neu -)**

Folgeänderung. Das Inkrafttreten wird nun in Artikel 4 geregelt.

Die ursprünglich vorgeschlagene Regelung in Absatz 1 zum Inkrafttreten des Gesetzes, die auf dem Arbeitsprogramm Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau 2018 der Bundesregierung beruht, ist aufgrund der im Herbst 2021 durchzuführenden Genehmigung der Stationspreise nicht sinnvoll. Vielmehr sollte das Gesetz möglichst frühzeitig nach der Verabschiedung in Kraft treten, damit die Regelungen bereits für die anstehenden Genehmigungsverfahren angewendet werden können. Die im Falle eines Inkrafttretens erst zum 1. Januar 2022 notwendigen nachträglichen Anpassungen würden zu einer erheblichen Unsicherheit bei den Stationsbetreibern und den Eisenbahnunternehmen als Nutzer der Bahnhöfe führen. Dies kann durch die geänderte Formulierung vermieden werden.

Als Folgeänderung zur Nummer 2 wurde in Absatz 2 ein neuer Satz 2 eingefügt, der das Inkrafttreten des Artikels 2 regelt. Artikel 2 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 2 Satz 2 bewirkt, dass gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des neuen § 2c ERegG der § 2 Absatz 6 ERegG aufgehoben wird.

**Erfüllungsaufwand**

Durch die Änderungen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Berlin, den 5. Mai 2021

**Wolfgang Wiehle**  
Berichtersteller



