

## **Unterrichtung**

durch die Bundesregierung

**7. Sektorgutachten Bahn  
der Monopolkommission gemäß § 78 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes**

**Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene  
– Drucksache 19/12300 –**

**8. Sektorgutachten Bahn  
der Monopolkommission gemäß § 78 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes**

**Wettbewerb in den Takt!  
– Bundesratsdrucksache 677/21 –**

**Stellungnahme der Bundesregierung**

## I. Vorwort

Die Monopolkommission hat nach § 78 Absatz 1 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) den Auftrag, alle zwei Jahre den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr zu begutachten und zu aktuellen wettbewerbspolitischen Fragen Stellung zu nehmen. Diesen Auftrag hat die Monopolkommission zuletzt mit dem im Jahr 2019 veröffentlichten 7. und dem im Jahr 2021 veröffentlichten 8. Sektorgutachten Bahn erfüllt. Die Bundesregierung dankt der Monopolkommission und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Vorlage dieser Gutachten. Sie legt nunmehr eine Stellungnahme vor, die sich als Gesamtstellungnahme auf das 7. und das 8. Sektorgutachten Bahn bezieht. Dabei wird auf die Marktsituation bis zum 1. Halbjahr 2023 sowie auf Maßnahmen der Bundesregierung Bezug genommen, die bis zu diesem Zeitpunkt bereits vollzogen worden sind oder deren Umsetzung bevorsteht. Beispielhaft seien hier die Neuerungen der seit 1. Januar 2020 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III oder der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannt. Zudem werden etwa aktuelle Entwicklungen zu der in der 20. Legislaturperiode vorgesehenen Umstrukturierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) oder neueste Fortschritte zur Umsetzung des Deutschlandtakts berücksichtigt.

Als Begleitdokument ist dieser Stellungnahme eine Tabelle angefügt, in der unter Verweis auf die jeweiligen Kurzfassungen der beiden Sektorgutachten alle angesprochenen Themen aufgegriffen und in Themenblöcke zusammengefasst wurden.

Die Bundesregierung nimmt wie folgt Stellung:

## II. Stellungnahme

### 1. Wettbewerbsentwicklung in den Schienenverkehrsmärkten

#### Entwicklung einzelner Marktsegmente (K1/2019; K1/2021)

Die Bundesregierung bezieht sich bei der nachfolgenden Analyse der Wettbewerbsentwicklung insbesondere auf die im Januar 2023 veröffentlichte Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022 der Bundesnetzagentur (BNetzA).<sup>1</sup> Auf dieser Grundlage bekräftigt die Bundesregierung die Analyse der Monopolkommission zur Wettbewerbsentwicklung, wonach sich die Verteilung der Marktanteile in den einzelnen Segmenten des Schienenverkehrsmarkts in Deutschland grundsätzlich positiv, jedoch unterschiedlich entwickelt hat.

Der Schienengüterverkehr (SGV) verzeichnete im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 einen Anstieg der Beförderungsmenge auf 420 Mio. Tonnen Fracht und der Verkehrsleistung um rund 14 Prozent auf 139 Mrd. Tonnenkilometer. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konnten im zweiten Pandemiejahr 2021 ihren in 2020 verlorenen Anteil am Modal Split des Güterverkehrs wieder zurückgewinnen. Der Eisenbahnanteil aus dem Vor-Pandemie-Jahr 2019 (19 Prozent) fiel in 2020 zunächst auf 18,7 Prozent und wurde mit 20,2 Prozent in 2021 sogar übertroffen. 2021 profitierten insbesondere die nicht-bundeseigenen SGV-EVU vom Marktwachstum, welche ihren Marktanteil auf 58 Prozent steigern konnten.

Im ausschließlich eigenwirtschaftlich zu betreibenden Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) entwickelte sich die Wettbewerbssituation aus Sicht der Bundesregierung auf noch zu geringem Niveau. Nach einem erheblichen Rückgang der Verkehrsleistung in den Jahren 2020 und 2021 auf 24 bzw. 26 Mrd. Personenkilometer deuten erste Werte für das Jahr 2022 auf eine Erholung auf Vor-Pandemie-Niveau hin. Der Wettbewerb im SPFV ist weiterhin von der deutlichen Marktdominanz der DB AG mit einem Anteil von 96 Prozent im Jahr 2021 geprägt. Begrüßenswert ist die Entwicklung des Wettbewerbsgeschehens im Bereich der Nachtzugverkehre, die in Deutschland als eine Form des SPFV von den Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener wirtschaftlicher und organisatorischer Verantwortung erbracht werden. Festzuhalten ist, dass in 2022 einige Wettbewerber der DB AG neue Nachtzugverkehre mit Zielen auch in Deutschland entweder eingeführt oder zumindest angekündigt haben. Teilweise werden diese Verkehre in Kooperation mit der DB für den deutschen Streckenanteil durchgeführt. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist der seit der Bahnreform vollständig für den Wettbewerb geöffnete Schienenverkehrsmarkt in Deutschland in Verbindung mit einer effektiven Regulierung und Marktaufsicht durch die BNetzA als zuständiger nationaler Regulierungsbehörde. Mit dem vierten Eisenbahnpaket wurde der einheitliche europäische Eisenbahnraum vollendet und sowohl die Europäische Kommission (EU-KOM) als auch verschiedene EU-Mitgliedstaaten treiben in diesem Rahmen die Einrichtung neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenfernverkehre und Nachtzugverbindungen durch die Eisenbahnunternehmen politisch voran. Die EU-KOM unterstreicht

<sup>1</sup> Abrufbar unter [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2022.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2022.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

dabei regelmäßig und zuletzt im Rahmen der im Januar 2023 von der EU-KOM ausgewählten zehn Pilotverbindungen im europäischen SPFV die Bedeutung eines funktionierenden Wettbewerbs und offener Eisenbahnmärkte. Dies hat zuletzt dazu geführt, dass insbesondere neue Marktteilnehmer vermehrt Nachtzugverbindungen zwischen europäischen Metropolen anbieten oder solche in Zukunft anbieten werden. Als zentral gelegener Staat in Europa mit neun Nachbarstaaten betrifft dies regelmäßig auch Verkehrsangebote von und zu Zielen in Deutschland.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat ein Gutachten zur Betrachtung der ökologischen und gesamtgesellschaftlichen Bilanz von Nachtzugverkehren auf der Schiene im inter- und intramodalen Vergleich ausgeschrieben. Diese Studie gliedert sich in vier Arbeitspakete (AP). Im AP 1 soll eine Analyse über bereits in Europa bestehende oder derzeit in Planung befindliche Nachtzugverkehre angestellt und dargelegt werden, welche Rückschlüsse diese über die unternehmerische Wirtschaftlichkeit bestehender Nachtzugverkehre in Europa zulassen. Inhalt des AP 2 ist ein ganzheitlicher Vergleich zwischen Nachtzugverkehren und den Verkehrsträgern Flugzeug, Reisebus und Pkw. Insbesondere ökologische Aspekte und der gesamtgesellschaftliche Nutzen sollen dabei umfassend betrachtet werden. Im AP 3 soll die Frage der verfügbaren Netzkapazität in Deutschland für Nachtzugverkehre – auch im Vergleich mit dem SGV – mit einem Betrachtungszeitraum bis 2030 analysiert werden. Im AP 4 soll das Verlagerungspotenzial von den Verkehrsträgern Flugzeug, Fernbus und Pkw hin zu Nachtzugverkehren analysiert werden. Dabei soll auch untersucht werden, ob ein Verlagerungseffekt weg von Tagreiseverkehren und Tagesrandverbindungen (insbesondere im Hochgeschwindigkeitsverkehr) erwartet werden kann. Die Ergebnisse dieser Studie werden voraussichtlich Mitte des Jahres 2024 vorliegen.

Darüber hinaus hat das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) zwei weitere Studien ausgeschrieben. Gegenstand der Studie „Rahmen- und Marktbedingungen im europäischen Nachtzugverkehr“ (Laufzeit 36 Monate) ist die Untersuchung von Maßnahmen, um Hürden in den wettbewerblichen Rahmenbedingungen im europäischen Nachtzugverkehr abzubauen, die den Aufbau eines bedarfsgerechten Nachtzugangebots behindern. Gegenstand der Studie „Wagenmaterial für den europäischen Nachtzugverkehr der Zukunft“ (Laufzeit 36 Monate) ist die Untersuchung der Anforderungen an ein für die Reisenden attraktives Wagenmaterial für den europäischen Nachtzugverkehr.

Die drei genannten Studien betrachten damit unterschiedliche Aspekte des Nachtzugverkehrs und analysieren verschiedene Schwerpunkte, die jeweils auf eine Stärkung des Nachtzugverkehrs abzielen, jedoch verschiedene Ansätze (Verkehrsverlagerungspotential, Markthürdensenkung, geeignetes Wagenmaterial) verfolgen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnten die Wettbewerber der DB AG zwischenzeitlich bis zu 40 Prozent Marktanteil auf sich vereinen. Die Zuständigkeit für den SPNV liegt bei den Ländern bzw. den von ihnen benannten Aufgabenträgern. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden.

Über die Gestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen fördert der Bund den Wettbewerbsgedanken. Der Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe der Leistungsbestellung im SPNV ist in § 131 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gesetzlich verankert.

### **Auswirkungen COVID-19 auf Marktanteile, Eigenkapitalerhöhung (K1/2021)**

Beginnend im Frühjahr 2020 wurde der Schienenverkehrsmarkt in Deutschland und Europa stark durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Die Bundesregierung hat zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die wirtschaftlichen Negativwirkungen der Pandemie auf den deutschen Schienenverkehrsmarkt zu begrenzen.

Im Rahmen der beihilferechtlichen Gespräche mit der EU-KOM zu den Corona-Hilfen des Bundes für den Bahnsektor hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Bausteinlösung entwickelt, die sowohl die gesamte Branche als auch die DB AG in den Blick nimmt. Hierzu erfolgte eine grundsätzliche Verständigung auf einen modularen Ansatz aus den folgenden Elementen:

1. Gewährung einer befristeten Trassenentgeltförderung im SPFV,
2. befristete Anhebung der Trassenentgeltförderung im SGV,
3. ungeminderte Fortführung des Investitionsvolumens der LuFV III trotz Dividendenausfalls der DB AG und
4. Eigenkapitalerhöhung zum Ausgleich nachgewiesener Corona-Schäden der DB AG auf Grundlage von Art. 107 Abs. 2 lit. b des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Die Genehmigung der Förderung der Trassenentgelte im SPFV für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Mai 2022 erfolgte seitens der EU-KOM am 30. Juli 2021. Die Verlängerung der Maßnahme für den Zeitraum vom 1. Juni 2022 bis zum 31. Dezember 2022 wurde am 25. Juli 2022 genehmigt.

Die Genehmigung der Anhebung der Mittelausstattung der Förderung der Trassenentgelte im SGV für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Mai 2021 erfolgte am 30. Juli 2021. Ergänzend genehmigte die EU-KOM am 21. Mai 2022 die Erhöhung der Mittelausstattung für den Zeitraum vom 1. Juni 2021 bis zum 31. Dezember 2021.

Zum Ausgleich der Corona-Schäden wurden folgende Eigenkapitalerhöhungen auf Grundlage von Art. 107 Abs. 2 lit. b AEUV seitens der EU-KOM genehmigt:

Unternehmen	Schadenszeitraum	Beihilföhe	Genehmigung
DB Fernverkehr AG	16.03.2020 – 07.06.2020 (nationale Verkehre)  16.03.2020 – 30.06.2020 (internationale Verkehre)	550,00 Mio. €	10.08.2021
DB Fernverkehr AG	01.11.2020 – 16.05.2021	557,00 Mio. €	28.11.2022
DB Cargo AG	16.03.2020 – 17.05.2020	88,00 Mio. €	22.12.2021
DB-Infrastrukturgesellschaften (DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH)	16.03.2020 – 31.05.2020	214,68 Mio. €	27.07.2022

Der Großteil der Unterstützung des Bundes kommt in Form von Trassenentgeltförderungen wettbewerbsneutral allen Eisenbahnunternehmen zugute, zugleich werden die Mittel zum klima- und verkehrspolitischen Ziel der Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene beitragen. Die Auszahlung der Beträge ist erfolgt. Die EU-KOM hat die Maßnahmen des Bundes zur Rekapitalisierung der DB AG in langwierigen Beihilfverfahren intensiv geprüft und keine Wettbewerbsbeeinträchtigung erkannt.

Außerdem hat der Bund den Ländern für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusätzliche Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2022 zur Verfügung gestellt (ÖPNV-Rettungsschirm 2020: 2,5 Mrd. Euro; ÖPNV-Rettungsschirm 2021: 1 Mrd. Euro; ÖPNV-Rettungsschirm 2022: 1,2 Mrd. Euro).

### **Eigenkapitalerhöhungen vermeiden (K2/2021)**

Die zum Ausgleich von Corona-Schäden im DB-Konzern vorgenommene Kapitalerhöhung der DB AG diene ausschließlich dazu, den bei der Konzernholding durch Verlustübernahmen von Tochtergesellschaften entstandenen Jahresfehlbetrag zu kompensieren. Die im Rahmen des Klimaschutzpakets der Bundesregierung beschlossenen Zusatzmittel in Höhe von insgesamt 11 Mrd. Euro für die Infrastruktur werden hälftig als Baukostenzuschüsse und hälftig als Eigenkapitalerhöhung gewährt. Sie werden insbesondere zur Kapazitätserweiterung und Modernisierung von Schienenwegen sowie Bahnhöfen eingesetzt und führen damit zu einem zusätzlichen mengenmäßigen oder qualitativ höherwertigen Angebot von Trassen und Stationshalten. Von der dadurch aufgewerteten Schieneninfrastruktur können alle Marktteilnehmer profitieren.

## **2. Konzernstruktur der DB AG/DB-betreffend**

**Trennung Netz und Betrieb/integrierte Konzernstruktur (K2/2019, K4/2021)**

**Eigentum des Bundes nur auf regulierte Unternehmensteile (K3/2019)**

**Unionsrechtliche Risiken aufgrund integrierter Konzernstruktur (K5/2021)**

**Transparenz bei Ausweisung der Nachsteuerergebnisse der EIU erhöhen, getrennte Dividendenverpflichtungen für EIU und restliche Gesellschaften des DB-Konzerns (K7/2021)**

**Gewinnabführung nach ERegG auch auf Verwendung von Gewinnen der Betreiber von Serviceeinrichtungen und Fahrstromnetzen ausweiten (K7/2021)**

**Beherrschungsverträge kündigen (K6/2021)**

Die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode bekennt sich zur integrierten Konzernstruktur. Integrierte Eisenbahnkonzerne sind nach dem EU-Recht bei Beachtung der europarechtlichen Vorgaben ausdrücklich zugelassen. Die ausführlichen europarechtlichen Regelungen für integrierte Eisenbahnkonzerne wurden im ERegG umfassend umgesetzt, sodass die gegenwärtige Konzernstruktur der DB AG im Einklang mit europarechtlichen Vorgaben steht. Insbesondere werden organisatorische Unabhängigkeit und finanzielle Transparenz des Infrastrukturbetreibers gewährleistet.

Für die Vermeidung wettbewerbsverzerrender Fehlanreize ist eine geeignete Organisation und Regulierung der Infrastrukturunternehmen von großer Bedeutung. In der Praxis wird der Eisenbahnmarkt auf Grundlage des ERegG durch die BNetzA wirksam überwacht. Dies beginnt bei der Genehmigung der Trassen- und Stationsentgelte und erstreckt sich bis zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs.

In Bezug auf die Eisenbahnen des Bundes beabsichtigt das BMDV auf Basis des Koalitionsvertrags eine Umstrukturierung der DB AG. Die Infrastruktureinheiten der DB AG (DB Netz AG, DB Station&Service AG) sollen innerhalb des Gesamtkonzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt werden. Mit der Ausrichtung am Gemeinwohl soll die Umsetzung der klima- und verkehrs- sowie umweltpolitischen Ziele mehr Gewicht bekommen als bisher. Nicht mehr nur wirtschaftliche Ziele sollen im Vordergrund stehen, sondern ein qualitativ hochwertiges und stabiles Netz, das sich an den Kundenbedürfnissen orientiert. Die neue Infrastruktursparte soll weiterhin zu 100 Prozent im Eigentum der DB AG als Gesamtkonzern stehen. Gleichwohl sollen die internen Strukturen effizienter und transparenter gestaltet werden. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur sollen vollständig in der neuen Infrastruktursparte verbleiben. Konkrete Umsetzungswege, wie klima- und verkehrs- sowie umweltpolitische Ziele durch die neue Infrastruktursparte verfolgt werden können, sind Gegenstand laufender Bewertungen.

Auch die rechtliche Ausgestaltung der Gemeinwohlorientierung und der Infrastruktursparte sind derzeit Gegenstand intensiver Prüfungen. Dabei ist insbesondere die Bewertung von Umsetzungswegen zur Ausrichtung der neuen Infrastrukturgesellschaft, inklusive Fragen der stärkeren Steuerung durch den Bund und der Abgrenzung des Geschäftsumfangs, derzeit noch nicht abgeschlossen. Auswirkungen auf entstehende Schnittstellen zu übrigen Geschäftsfeldern der DB AG sind bei der Abgrenzung des Geschäftsumfangs zu bedenken. Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit von Wettbewerbsmärkten soll ausgeschlossen werden.

In diesem Zuge sind für die neue, gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft mit der gesellschaftsrechtlichen Ausgestaltung, der Entwicklung eines Finanzierungsmodells und der Entwicklung von Steuerungsinstrumenten Festlegungen in drei eng miteinander zusammenhängenden Bereichen zu treffen. In diesem Rahmen sind Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge sowie interne Leistungsbeziehungen zu bewerten mit dem Ziel, die finanzielle Transparenz des Infrastrukturbetreibers zu gewährleisten.

**Verbot von Doppelmandaten, Aufsichtsratsmitglieder der EIU und vertikales Unternehmen, Sperrzeiten (K9, K10, K19/2021)**

Weiterhin sollte nach Auffassung der Monopolkommission die gesetzliche Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiter gestärkt werden.

Das ERegG setzt im Wesentlichen europäisches Recht – die Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung der Änderungsrichtlinie (EU) 2016/2370) – um. Leitgedanke bei der Umsetzung der europäischen Regelungen war eine 1:1-Umsetzung der Vorgaben. Ein ein-

heitlicher europäischer Eisenbahnraum bedeutet auch europaweit gleiche Regelungsstandards für die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die ausführlichen europarechtlichen Regelungen für integrierte Eisenbahnkonzerne wurden im ERegG umfassend umgesetzt, so auch in § 8 ERegG die Vorgaben zum Verbot von Doppelmandaten. In einem integrierten Konzern muss es jedoch möglich sein, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – inklusive Leitungsfunktion und Vorstand – in anderen Unternehmensbereichen tätig werden können. Für diesen Fall regelt § 8a Absatz 3 Nummer 3 ERegG, dass die berufliche Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, insbesondere nicht zu Konflikten zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreibern der Schienenwege führen darf. Nach Auffassung der BNetzA, die mit der Überwachung der Entflechtungsregelungen gemäß § 66 Absatz 4 Nummer 11 und § 70 ERegG betraut ist, kann aus der Anwendung des § 8a Absatz 3 Nummer 3 ERegG auch folgen, dass vor dem Personalwechsel eine Karenzzeit eingehalten werden muss, da diese ein typisches Mittel zum Schutz vor Interessenkonflikten ist.

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht derzeit kein Bedarf zur Änderung der Vorschriften über die berufliche Mobilität. Das aktuell unter dem Aktenzeichen BK10-22-0285\_U bei der Beschlusskammer 10 der BNetzA geführte Verfahren gegen verschiedene Unternehmen des DB-Konzerns zeigt, dass die Überwachung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften funktioniert und die im ERegG in Umsetzung des EU-Rechts enthaltenen Generalklauseln der BNetzA Auslegungsspielräume zur Erreichung der gesetzlichen Ziele bieten.

#### **Finanzielle Transparenz (K4/2019)**

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur ist am 16. Juli 2019 in Kraft getreten. Die Regelung zur finanziellen Transparenz findet sich in enger Anlehnung an den Wortlaut der Richtlinie in § 8d ERegG. Weiterhin überwacht die BNetzA die sich aus dem EuGH-Urteil C-482/14 ergebenden Transparenzanforderungen für die Bilanz des DB-Konzerns. Die bestehenden europarechtlichen Vorgaben sind in Deutschland daher sämtlich umgesetzt und ihre Einhaltung wird von der BNetzA überwacht.

#### **Ausgestaltung der Verrechnungspreise nach ERegG über Europarecht hinaus (K8/2021)**

In 1:1-Umsetzung des EU-Rechts enthält das ERegG in § 8d Vorgaben zu konzerninternen Verrechnungspreisen. Die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben wird von der BNetzA überwacht. Die Entscheidungen über die notwendige Regulierungstiefe und die erforderlichen Entflechtungsvorgaben wurden vom europäischen Gesetzgeber für die gesamte EU getroffen. Eine Verschärfung der europarechtlichen Anforderungen ist mit dem Grundsatz EU-Recht 1:1 umzusetzen, nicht vereinbar und widerspricht dem Gedanken des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums mit europaweit gleichen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Zudem ist zu beachten, dass jede Verschärfung der Entflechtungsvorschriften über das europarechtlich vorgegebene Maß hinaus jedes vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen trifft, also nicht nur den DB-Konzern. Durch schärfere Regulierung können zusätzliche Kosten entstehen.

#### **Entwicklung der Zugangsentgelte (K16/2021)**

##### **Kapitalzins/Adjustierung der Eigenkapitalverzinsung DB Netz AG (K12/2019; K19/2021)**

Zu dem Vorwurf zu hoher Trassenentgelte und insbesondere eines zu hohen Ansatzes von Kapitalkosten ist allgemein anzumerken, dass eine im Ergebnis niedrigere Eigenkapitalverzinsung für die DB Netz AG zu geringeren Trassenentgelten und folglich zu verminderten Einnahmen aus der Trassenvermarktung führen würde. Zusätzliche Verkehre zur Kompensation geringerer Trassenentgelte wären schon aufgrund der bereits heute hohen Auslastung des Schienennetzes nur begrenzt möglich. Geringere Einnahmen aus Trassenentgelten verringern die Höhe der Eigenmittel der DB Netz AG, die für Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Konsequenz einer niedrigeren kalkulatorischen Eigenkapitalverzinsung wäre letztlich ein erhöhter Kapitalbedarf der DB Netz AG. Grundsätzlich trägt der Bund mit seinen Zuschüssen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur und der anteiligen Förderung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr bereits ganz erheblich zu einem moderaten Niveau der Trassenentgelte bei.

Darüber hinaus ist gewährleistet, dass die Einnahmen der DB Netz AG entweder direkt oder über den Finanzierungskreislauf Schiene wieder in die Schieneninfrastruktur fließen. Auch vor diesem Hintergrund ist die Verhältnismäßigkeit einer strengeren Regulierung fraglich.

### **Unterstützung der DB-Gruppe durch Bund und Beihilferecht (K31/2019)**

Die Aussage, dass bestimmte staatliche Ankündigungen beihilferechtlich unter Umständen relevant sein können, ist richtig. Sie können ggf. als eine Art Garantieübernahme verstanden werden, die die Marktsituation des betreffenden Unternehmens positiv beeinflussen kann. Beziehen sich solche Aussagen auf ohnehin beihilfefreie Maßnahmen, ist das unerheblich. Dort, wo die Förderung des DB-Konzerns beihilferelevant sein kann, wurde seitens der Bundesregierung eine beihilferechtliche Klärung vorgenommen.

### **3. Anreizmechanismen/Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)**

#### **Konkrete Zielvorgaben zum Infrastrukturzustand und Effizienzmaßgaben in LuFV (II auf III) (K5, K6/2019)**

Die gegenüber der LuFV II deutlich höhere Mittelbereitstellung der LuFV III für Ersatzinvestitionen korrespondiert mit jährlich ansteigenden Qualitätsanforderungen an das Bestandsnetz, die sich zudem einfügen in eine auf 25 Jahre angelegte Gesamtstrategie zur Verbesserung des Bestandsnetzes (Generationenansatz), mit deren Umsetzung im Jahr 2015 begonnen wurde. Ziel ist es, für das Bestandsnetz nach 25 Jahren, also im Jahr 2040, einen tolerierbaren und nahezu mängelfreien Zustand unter Beachtung der Grundsätze eines wirtschaftlichen und sparsamen Einsatzes der Bundesmittel zu erreichen. Daran wurden die Zielwertvorgaben für die Qualitätskennzahlen (Qkz) ausgerichtet. Seit 2021 wird intensiv daran gearbeitet, auf wissenschaftlicher Grundlage einen belastbaren Ursache-Wirkungs-Zusammenhang (UWZ) zwischen verfügbaren Mitteln und der damit erzielbaren Qualität bei DB Netz AG und DB Station&Service AG herzustellen. Die Arbeiten dauern noch an. Auf Grundlage des vereinbarten Modells soll dann eine Überprüfung der Qualitätszielstellungen erfolgen.

#### **Gleichmäßige Aufteilung der Finanzierung zwischen Bund und Infrastrukturunternehmen (K7/2019)**

Die Qkz „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ bildeten in der LuFV II die Qualität der Infrastruktur umfänglich ab. Im Rahmen der LuFV III-Verhandlungen wurden die Qualitätsziele fortgeschrieben. In der LuFV III wurden zudem die neuen und damit zusätzlich zu berichtenden Qkz „Netzverfügbarkeit“ und „Gleislage“ implementiert. Weiterhin werden erstmals auf Grundlage einer LuFV gesonderte Bundesmittel für ein kundenfreundliches Baustellenmanagement bereitgestellt, um die temporären Belastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fahrgäste bei einer stark zunehmenden Anzahl von Baustellen im Schienennetz möglichst gering zu halten. Eine Effizienzmaßgabe ist in der LuFV insofern enthalten, als die Mittel über die Laufzeit nicht inflationsindexiert sind. Die LuFV und ihre Gestaltung sind insofern auch als Lernprozess zu begreifen, der zu immer besseren Ergebnissen auch im Hinblick auf die Empfehlungen der Monopolkommission führt.

#### **Anreize für Pünktlichkeit (K8/2019)**

#### **Leistungsunabhängige Entgeltbestandteile umsetzen (§ 39 ERegG) (K9/2019)**

#### **Versicherungslösung neben Fahrgastrechten (K10/2019)**

§ 39 ERegG sieht in Umsetzung von EU-Recht (Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU) vor, dass die Entgelte für Schienenwege einen leistungsabhängigen Anteil enthalten müssen, um Anreize für ein möglichst störungsfreies Anbieten der Infrastruktur zu setzen. Die konkrete Ausgestaltung des Anreizsystems bleibt dem Schienenwegbetreiber überlassen. Die BNetzA muss dieses jedoch (als Bestandteil der Entgelte) genehmigen. Bei der Umsetzung des EU-Rechts in nationales Recht wurde dem Grundsatz der 1:1-Umsetzung gefolgt. Auch an dieser Stelle wurden die Vorgaben der Richtlinie übernommen. Dies erscheint auch sachgerecht: Da die BNetzA das Anreizsystem genehmigen muss, stellt sie auch seine Wirksamkeit sicher. Die derzeitigen Anreizsysteme der DB Netz AG wurden von der BNetzA genehmigt. Das Anreizsystem ist im Personenverkehr am 1. Juni 2019 und im Güterverkehr am 13. Dezember 2020 in Kraft getreten.

Eine Verschärfung der Vorgaben und der einseitigen Vorgabe des Systems durch die BNetzA, wie von der Monopolkommission gefordert, widerspricht zunächst dem Grundsatz, dass europaweit gleiche Anforderungen an Eisenbahnunternehmen gelten sollen. Auch widerspricht die Forderung dem Grundsatz einer angemessenen Regulierungsdichte, d. h. dass die Regulierungsintensität nicht stärker als nötig sein sollte. Die Ausgestaltung der Entgelte ist Kernaufgabe des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, da sie Gegenstand seines Wirtschaftens ist. Gesetzliche Vorgaben sind im Sinne eines kleinstnotwendigen, d. h. möglichst unbürokratischen, Eingriffs in den Markt orientiert am Regulierungsziel vorgesehen.

#### **4. Eisenbahnregulierung: Marktregulierung/Trassenentgelte/Trassenzuweisung**

##### **Weiterentwicklung der Eisenbahnregulierungsrechts (K11/2021)**

##### **Diskriminierungspotentiale ausräumen (K12/2021)**

##### **Klare Fristen bei zweiter Anmeldephase (K13/2021)**

##### **Vorgabe allgemeingültiger Vorrangkriterien im ERegG (K14/2021)**

##### **Langzeitverträge bei Abstellgleisen begrenzen (K15/2021)**

Das ERegG stellt eine vollständige Umsetzung des EU-Richtlinienrechts zur Eisenbahnregulierung dar. Die BNetzA überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben durch die Infrastrukturbetreiber. Vorwürfen von diskriminierendem Verhalten geht sie nach. Wichtige Verbesserungen des ERegG aufgrund der durchgeführten Evaluierung wurden zuletzt durch das Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts (in Kraft getreten im Juni 2021) vorgenommen.

In dieser Legislaturperiode sollen durch Änderung des ERegG die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die jeweils vorhandene Infrastruktur durch ein optimiertes Eisenbahnregulierungsrecht besser als gegenwärtig genutzt werden kann. Dies steigert die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes und stärkt damit auch den Wettbewerb. Dazu sollen Instrumente zur Kapazitätsplanung umfassend eingeführt und die Trassenzuweisung neu geregelt werden, damit das System Schiene zuverlässiger wird. Hierbei gibt der Deutschlandtakt das klare Zielbild vor: eine leistungsfähige und zuverlässige Schiene mit besseren Angeboten für Fahrgäste und Wirtschaft.

Zu einzelnen Punkten im Zusammenhang mit der Eisenbahnregulierung ist Folgendes festzuhalten:

##### **Entwicklung der Anreizsetzung in der Entgeltregulierung (K11/2019)**

##### **Anpassung der Anreizregulierung an sektorspezifische Bedingungen, z. B. Regionalisierungsmittel in SPNV (K14/2019; K18/2021)**

Nach der Anreizregulierung des ERegG folgt die Entwicklung der Trassenentgelte innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraums (Regulierungsperiode) grundsätzlich in Form eines Preispfades der Differenz aus Inflationsfaktor und Produktivitätsfaktor (§ 38 ERegG). Grundlage der Berechnungen sind vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte Indikatoren. Kosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstehen in den verschiedensten Wirtschaftsbereichen (wie beispielsweise Personalkosten, Baumaßnahmen, Energie, Gebäude, Verwaltungskosten). Die Bundesregierung hat im August 2022 gemäß § 28 Absatz 3 ERegG zur Angemessenheit des Produktivitätsfaktors gegenüber dem Deutschen Bundestag Stellung genommen, vgl. Bundetsagsdrucksache 20/3022. Sie kommt auf Grundlage der umfassenden Untersuchung der BNetzA zum Ergebnis, dass der auf die Gesamtwirtschaft abstellende Produktivitätsfaktor unverändert angemessen ist.

Die Regelung des § 37 ERegG, wonach die Trassen- und Stationsentgelte im SPNV gesetzlich festgelegt sind, indem ihre Entwicklung an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel gekoppelt ist, hatte das Ziel der Planungssicherheit für die SPNV-Entgelte und entsprach einer Forderung der Länder aus dem Vermittlungsverfahren bzgl. des Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) im Jahr 2015. Die BNetzA prüft gemäß § 37 ERegG regelmäßig, ob eine Kostenunterdeckung oder eine Kostenüberdeckung vorliegt. Der erste Kostendeckungsbericht erfolgte im Mai 2019. In diesem Bericht ließ sich weder eine Kostenunter- noch eine Kostenüberdeckung feststellen. Jedoch bezogen sich die zugrunde gelegten Daten auf einen Zeitraum, in dem die sogenannte Trassen- und Stationspreisbremse des ERegG noch keine Wirkung entfaltete. Der nächste Bericht erfolgt Ende 2023 und danach alle fünf Jahre. Durch die regelmäßige Berichtspflicht ist gewährleistet, dass ein dauerhaftes Auseinanderlaufen von Kosten und möglichen Entgelten zumindest transparent gemacht würde. Die Trassen- und Stationspreisbremse ist den Ländern weiterhin ein sehr wichtiges Anliegen. Anfang 2020 haben die Länder durchgesetzt, dass außerplanmäßige Erhöhungen der Regionalisierungsmittel (z. B. aus dem Klimapaket) nicht bei der Erhöhung der Trassenpreise berücksichtigt werden.

Die Erhöhung der Dynamisierungsrate des RegG auf 3 Prozent p. a. ab dem Jahr 2023 führte aufgrund der Verknüpfung zum ERegG zu einer Anhebung der Steigerungsrate der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV. Die Länder forderten (zuletzt auf der Verkehrsministerkonferenz vom 29. November 2022 sowie im Bundesrat bzgl. der 8. Änderung des RegG vom 16. Dezember 2022), dass dies grundsätzlich unterbleibt und die Dynamisierung auf 1,8 Prozent p. a. begrenzt wird. Da die Trassen- und Stationsentgelte für das Jahr 2023 bereits genehmigt waren und eine Rückabwicklung vermieden werden sollte, enthält die 8. Änderung des RegG eine Regelung, nach



der abweichend von § 37 Absatz 2 ERegG die Trassen- und Stationsentgelte für das Jahr 2023 nicht erhöht werden. Die Begrenzung der Trassen- und Stationsentgelte für die Jahre 2024 und 2025 ist aufgrund der Länderforderung aus dem Bundesrat in der Neunten Änderung des RegG aufgenommen worden.

### **Anpassung ERegG im Hinblick auf qualifizierte Regulierungsvereinbarungen (LuFV II) (K13/2019; K17/2021)**

Das im ERegG umgesetzte Europarecht sieht ausdrücklich die im deutschen Recht gewählte Kombination von ordnungsrechtlichen Maßnahmen (klassisches Regulierungsrecht, überwacht von der BNetzA) und vertraglichen Vereinbarungen zwischen staatlichen Stellen und Schienenwegbetreiber (entspricht der LuFV) vor (vgl. § 29 ERegG, Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU). Das in § 29 ERegG beschriebene Anreizsystem einer solchen „qualifizierten Regulierungsvereinbarung“ wie der LuFV dient durch konkret festgelegte Ziele und deren Überprüfung in Verbindung mit Vertragsstrafen einer hohen Qualität der Infrastruktur.

### **Sektorspezifische Missbrauchsaufsicht (K15/2019)**

Die BNetzA hat nach ERegG umfangreiche Befugnisse zur Überprüfung und Sicherstellung der Entflechtungsvorschriften, des diskriminierungsfreien Zugangs und diskriminierungsfreier, gesetzeskonformer Entgelte. Damit ist auch die europarechtlich vorgegebene starke Stellung der BNetzA als Regulierungsbehörde in Deutschland umgesetzt. Die BNetzA prüft auf Beschwerde oder von Amts wegen. Zudem prüft das Bundeskartellamt (BKartA) den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung nach Artikel 102 AEUV und § 19 GWB. Das Erfordernis einer darüber hinausgehenden sektorspezifischen Missbrauchsaufsicht wird vor diesem Hintergrund nicht gesehen. Das BMDV beabsichtigt derzeit, in den anstehenden Referentenentwurf zur Änderung des ERegG geeignete Regelungen zu Ordnungswidrigkeiten und Bußgeldern aufzunehmen.

### **Verkürzung Instanzenzug (K16/2019)**

Die **Verkürzung des Instanzenzuges** ist durch das Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts (in Kraft getreten im Juni 2021) erfolgt. Ausgangspunkt der vorgesehenen Änderung war – wie durch die Monopolkommission vorgetragen – die Feststellung, dass der derzeit dreizügige Instanzenzug und die damit einhergehenden Entscheidungszeiträume im Eisenbahnrecht den Bedürfnissen der Marktbeteiligten nach Planungssicherheit und Rechtssicherheit nicht hinreichend Rechnung tragen. Durch den neuen § 77a ERegG sind im Falle von Entscheidungen der Regulierungsbehörde die Berufung gegen ein Urteil und regelmäßig auch die Beschwerden nach der Verwaltungsgerichtsordnung oder nach dem Gerichtsverfahrensgesetz gegen eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichts ausgeschlossen.

### **Vollkosten vs. Grenzkosten (K17/2019)**

Derzeit ist über den – europarechtlich zulässigen – sogenannten Vollkostenansatz vorgesehen, dass die Trassenentgelte sämtliche Kosten des Betreibers der Schienenwege, die mit der Bereitstellung der Schienenwege zusammenhängen, refinanzieren, d. h. auch den Anteil der sogenannten Gemeinkosten, die nicht direkt einem Nutzer zuzuordnen sind. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass bereits heute der überwiegende Anteil der Kosten der Schieneninfrastruktur nicht über Trassenentgelte refinanziert wird, da die Zuschüsse des Bundes in die Schieneninfrastruktur nicht in die umzulegenden Kosten eingehen.

Bei der Diskussion geht es um das Verhältnis von Nutzerfinanzierung und öffentlicher Finanzierung. Ein Systemwechsel von Vollkostendeckung hin zu Grenzkosten mit einer daraus folgenden deutlichen Verringerung der Trassenentgelte würde den Beitrag der Nutzer zur Infrastrukturfinanzierung weiter verringern. Dies birgt aber die Gefahr, dass weniger und auch weniger vorhersehbar in das Schienennetz investiert würde. Dass eine (annähernd volle) Kompensation durch Mehrverkehre erfolgt, wird bezweifelt – davon geht auch die Monopolkommission nicht aus. Im Ergebnis würde dies folglich beim Ausbleiben zusätzlicher staatlicher Mittel zu Lasten der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gehen.

### **Anreizregulierung ausweiten auf Stationsentgelte (K20/2021)**

Im Rahmen der Überlegungen zur Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft werden auch damit in unmittelbarem Zusammenhang stehende Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes in den Blick genommen werden.

**Zuständigkeiten zwischen BNetzA und BKartA (K21/2021)****Aufnahme von Kosten-Preis-Scheren in ERegG (K21/2021)**

Die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen BNetzA als sektorspezifischer Regulierungsbehörde und dem BKartA, das einheitlich über alle Sektoren das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen sowie Artikel 101 und 102 AEUV anwendet, hat sich prinzipiell bewährt. Die BNetzA ist mit umfassenden Zuständigkeiten für sektor-spezifische Regulierung und Überwachung der Anwendung des ERegG ausgestattet.

**Trassenentgelte entsprechend Personenbeförderungskapazität (K22/2021)**

Eine hohe Betriebsqualität und die Erhöhung der Reisendenanzahl liegen im originären Interesse des Betreibers der Schienenwege. Darauf bezogene gesetzliche Vorgaben wären auf ihre Sinnhaftigkeit und Vereinbarkeit mit der europarechtlich vorgegebenen Rolle des Betreibers der Schienenwege sowie auf den durch eine individuelle Fahrzeugetfassung entstehenden Verwaltungsmehraufwand zu prüfen. Ansätze zu einer Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr können zudem nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen gerade vor dem Hintergrund des intensiv genutzten Mischverkehrsnetzes in Deutschland auch das Interesse des Schienengüterverkehrs gleichermaßen berücksichtigen. Dies gilt gleichermaßen für nationale wie internationale Schienenverkehre.

**Vergabe über einen Netzfahrplan hinaus (Rahmenverträge), mehr Planungssicherheit (K18, K19/2019)**

Durch das Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts wurde eine Genehmigungspflicht für Rahmenverträge eingeführt (in Kraft getreten im Juni 2021). Dadurch können jetzt alle Ausnahmemöglichkeiten, die die Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 bietet, durch den Betreiber der Schienenwege genutzt werden. Ziel war, dass die Rahmenverträge wieder attraktiver werden. Die DB Netz AG bietet seit der Gesetzesänderung wieder Rahmenverträge an.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass das Zuweisungsverfahren für Schienenwegkapazitäten einschließlich der geltenden Fristen in hohem Maße europarechtlich vorgegeben ist (vgl. insbesondere Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der KOM vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums).

**5. Deutschlandtakt****Sachstand Planungen zum Deutschlandtakt (K21/2019; K23/2021)**

Der Deutschlandtakt bildet als Gesamtstrategie des Bundes die Grundlage, um die verkehrspolitischen Ziele für den Eisenbahnsektor zu erreichen. Der Deutschlandtakt ist ein Gesamtverkehrskonzept, mit dem ein ambitioniertes Ziel für das System Schiene (Nah-, Fern- und Güterverkehr) vorliegt. Hierbei setzt der Deutschlandtakt eine funktionierende Bestandsinfrastruktur voraus. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Grundvoraussetzungen für sichere Anschlüsse und einen reibungslosen Personen- und Warenverkehr.

Mit dem Deutschlandtakt vollzieht der Bund einen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturentwicklung. Der Ansatz nach Schweizer Vorbild ist „erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“. Insofern bildet der vorliegende langfristig ausgerichtete Zielfahrplan die Grundlage und das Instrument für die Ableitung von Aus- und Neubauprojekten. Hierbei ist der Zielfahrplan keine statische Größe, sondern wird im Rahmen des gesetzlich festgelegten Regelprozesses zur Überprüfung der Bedarfspläne alle 5 Jahre fortgeschrieben. Neue Rahmenbedingungen (etwa neue Verkehrsprognosen oder weiterentwickelte Angebotskonzepte der Länder) können so systematisch und transparent berücksichtigt werden.

Der Deutschlandtakt ist daher ein Prozess und wird in Etappen (Ausbaustufen) umgesetzt. Angebotsverbesserungen auf der Grundlage der Inbetriebnahme weiterer Infrastruktur werden so Schritt für Schritt greifbarer. Ein ganzheitliches Etappierungskonzept zur Darstellung der Ausbaustufen als Weg zum Deutschlandtakt wird derzeit von der im BMDV eingerichteten Stabsstelle Deutschlandtakt erarbeitet.

Darüber hinaus erfordert die schrittweise Umsetzung des Deutschlandtakts auch eine engere Bund-Länder-Zusammenarbeit. Ein entsprechendes (neues) Austauschformat wird derzeit ebenfalls konzipiert. Ziel ist es hierbei u. a. (auch im Sinne der Planungsbeschleunigung) Schnittstellen schneller zu erkennen und Synergien besser auszuschöpfen.

Im Hinblick auf die weitere Konkretisierung und Umsetzung des Deutschlandtakts hat die Stabsstelle Deutschlandtakt eine 7-Punkte Deutschlandtakt Agenda entwickelt. Sie umfasst folgende Bearbeitungsstränge:

1. Etappenweise Umsetzung des Deutschlandtakts neu ausrichten und finanziell absichern
2. Deutschlandtakt im Eisenbahnregulierungsgesetz absichern
3. Kommunikation zum Deutschlandtakt weiterentwickeln und fortsetzen
4. Engere Bund-Länder-Zusammenarbeit zum Deutschlandtakt forcieren
5. Zielfahrplan Deutschlandtakt im Regelprozess fortschreiben
6. Fahrplankonzepte im Deutschlandtakt abbilden
7. Monitoring des Gesamtkonzepts Deutschlandtakt

Hierbei gibt der Deutschlandtakt das klare Zielbild vor: eine leistungsfähige und zuverlässige Schiene mit besseren Angeboten für Fahrgäste und Wirtschaft.

### **Integration von wettbewerblichen Aspekten in Infrastrukturplanung nach Deutschlandtakt (K24/2021)**

#### **Ausschreibungs- oder Konzessionsmodell einführen (K26/2021)**

Der Deutschlandtakt ist als Gesamtkonzept anbieterneutral und wird wettbewerblich umgesetzt. Hierzu sind im Rahmen der Konzeptionierung des Zielfahrplans nicht nur die Verkehrs- bzw. Nahverkehrspläne der Länder eingeflossen, sondern ebenso die Anforderungen der am Markt agierenden Akteure (z. B. in Bezug auf Rollmaterial und Linienkonzepte). Mit der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung werden demnach die Voraussetzungen für mehr und bessere Angebote auf der Schiene im Nah-, Fern- und Güterverkehr geschaffen.

Mit Blick auf die schrittweise Umsetzung des Deutschlandtakts stellt sich zudem die Frage, wie das mit dem fahrplanbasierten Infrastrukturausbau zugrunde gelegte Fahrplankonzept in Zukunft tatsächlich durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit entsprechenden eigenwirtschaftlichen Angeboten ausgefüllt werden könnte. Hierzu erarbeitet die Stabsstelle Deutschlandtakt derzeit Vorschläge. Der Einstieg in die Diskussion soll noch im Jahr 2023 mit allen Beteiligten erfolgen.

## **6. Verschiedene Wettbewerbsthemen**

### **Zugang zu/Finanzierung von Rollmaterial (K20, 2019, K27; K30/2021)**

Mit Artikel 5a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht der europäische Gesetzgeber staatliche Maßnahmen bzgl. des Zugangs zu Eisenbahnrollmaterial für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene. Dies schließt auch die von der Monopolkommission kritisierten Fahrzeugpools der öffentlichen Hand im Bereich des gemeinwirtschaftlich organisierten SPNV mit ein. Die Bundesregierung teilt die Auffassung der Monopolkommission, dass in das Marktgeschehen im eigenwirtschaftlich organisierten SPNV nicht eingegriffen werden sollte. Es bestehen im Bereich von Eisenbahnrollmaterial auch schon heute unternehmerische Angebote zum Leasing von Fahrzeugen. Die Bundesregierung setzt sich für eine Erleichterung des Zugangs zu Rollmaterial ein und wird die Entwicklung unter Einbeziehung der europäischen Perspektive weiter beobachten.

### **Online-Ticketvertrieb, Zugang zu (Echtzeit-)Daten für Dritte/Mobilitätsplattformen, „bahn.de“ (K23, K24, K25, K29, K30/2019; K27, K29/2021)**

Die Einschätzung der Monopolkommission wird insofern geteilt, dass die neueren Entwicklungen bei Tarif- und Vertriebskooperationen grundsätzlich zu begrüßen sind. Soweit solche Kooperationen den Anwendungsbereich des § 1 GWB, Artikel 101 AEUV berühren, wären diese bei der konkreten Ausgestaltung zu beachten und ggf. im Einzelfall zu prüfen.

Die Bundesregierung beobachtet die Entwicklungen im Online-Vertriebsmarkt, insbesondere mit Blick auf eine faire, diskriminierungsfreie Wettbewerbssituation. Hinsichtlich der Agenturverträge der DB AG mit Drittanbietern hat das BKartA im September 2019 ein Verwaltungsverfahren gegen die DB AG eingeleitet. Daneben hatte es bereits im Jahr 2014 bezüglich des möglichen Missbrauchs der Marktmacht im Bereich Vertrieb durch die DB AG ein Verfahren (Verfahren nach § 19 GWB, Artikel 102 AEUV) eröffnet und nach entsprechenden Verpflichtungszusagen der DB AG (nach § 32b GWB) im Jahr 2016 eingestellt. Bedenken von Wettbewerbern hinsichtlich des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung können weiterhin an das BKartA herangetragen werden.

Der Umfang der Pflicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Datenbereitstellung und -weitergabe ergibt sich bereits aufgrund bestehender rechtlicher Verpflichtungen und entwickelt sich ständig weiter. So verpflichtet die Verordnung (EU) 2021/782 („Fahrgastrechteverordnung Eisenbahn“), welche europaweit ab dem 7. Juni 2023 gilt, Infrastrukturbetreiber zur Weitergabe von Echtzeitdaten über die Ankunft und die Abfahrt von Zügen an Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sowie Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter. Gleiches gilt für die Gewährung von Mindestreiseinformationen und Einblick in Vorgänge in Buchungssystemen durch Eisenbahnunternehmen gegenüber anderen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern, sofern diese die Dienste des Eisenbahnunternehmens vertreiben. Die Verpflichteten können verlangen, dass ein Vertrag geschlossen wird, auf dessen Grundlage die Informationen weitergegeben werden. Dies schließt eine angemessene finanzielle Entschädigung für die Kosten der Informationsgewährung ein.

Darüber hinaus hat das BMDV zwischen Oktober 2022 und März 2023 einen Stakeholderprozess zur Erarbeitung der Eckpunkte eines Mobilitätsdatengesetzes durchgeführt. Eines der wichtigen Ziele des Mobilitätsdatengesetzes ist, die Datenverfügbarkeit über alle Verkehrsträger hinweg zu gewährleisten und die Datennutzbarkeit zu erhöhen. Im Fokus stehen insbesondere dynamische (Echtzeit-) Reise- und Verkehrsdaten. Anhand der Erkenntnisse des Stakeholderdialogs wurden Eckpunkte für ein Mobilitätsdatengesetz erstellt. Das Vorhaben wird durch das „bewegliche“ EU-Recht stark geprägt. So werden die Regelungsgegenstände wie Vertrieb und Zahlungsdienste nicht vom Mobilitätsdatengesetz erfasst, da diese voraussichtlich durch die EU-Initiative multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS) in Form einer Verordnung von der EU-KOM adressiert werden.

#### **Vereinbarung durchgehender Tarife in SPNV und SPFV (K26/2019)**

#### **(Neuer) Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) (K27/2019)**

#### **Überprüfung der Mitwirkungspflicht im SPFV durch BMDV bei Tarifkooperationen (K28/2021)**

Mit der Gründung der Deutschlandtarifverbund GmbH wurde die Begründung und Fortentwicklung eines einheitlichen und durchgehenden Deutschlandtarifs für den SPNV zum 1. Januar 2022 ermöglicht.

Zu begrüßen ist, dass die Deutschlandtarifverbund GmbH seit dem 1. Januar 2023 auf verschiedenen „Erprobungsstrecken“ nun auch mit dem SPFV-Anbieter FlixTrain kooperiert.

Die Entscheidung für eigenwirtschaftliche Verkehre der EVU des SPFV hat Auswirkungen auf die Gestaltung von Linien- und Angebotskonzepten einschließlich der Tarife. Neu in den Markt eingetretene Anbieter können vor allem über geringere Preise mit der DB Fernverkehr konkurrieren und so Marktanteile dazugewinnen.

Tarifkooperationen entsprechen grundsätzlich auch der nach der Verordnung (EU) Nr. 2021/782 („Fahrgastrechte-VO Eisenbahn“) bestehenden Vorgabe des Angebots von Durchgangsfahrkarten. Die neue europäische gesetzliche Vorgabe wurde zugunsten des Fahrgastes gegenüber der bestehenden Verpflichtung nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgeweitet.

Die Weiterentwicklung des TBNE zu einer bundesweiten Entscheidungsplattform der SPNV-Unternehmen ist keine Angelegenheit des Bundes. Fragen der Verkehrsleistungen im Nahverkehr fallen weitestgehend in die Zuständigkeit der Länder. Der TBNE wird von den teilnehmenden Eisenbahnen ausgestaltet. Der Bund ist hier nicht einbezogen und auch nicht einzubeziehen.

## Anlage

Oberthemen	Stichworte
<b>Wettbewerbsentwicklung in den Schienenverkehrsmärkten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung einzelner Marktsegmente (K1/2019, K1/2021)</li> <li>– Auswirkungen COVID-19 auf Marktanteile, Eigenkapitalerhöhung (K1/2021)</li> <li>– Eigenkapitalerhöhungen vermeiden (K2/2021)</li> </ul>
<b>Konzernstruktur DB AG / DB-betreffend</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trennung Netz und Betrieb/integrierte Konzernstruktur (K2/2019, K4/2021)</li> <li>– Eigentum des Bundes nur auf regulierte Unternehmensteile (K3/2019)</li> <li>– Unionsrechtliche Risiken aufgrund integrierter Konzernstruktur (K5/2021)</li> <li>– Transparenz bei Ausweisung der Nachsteuerergebnisse der EIU erhöhen, getrennte Dividendenverpflichtungen für EIU und restliche Gesellschaften des DB-Konzerns (K7/2021)</li> <li>– Gewinnabführung nach ERegG auch auf Verwendung von Gewinnen der Betreiber von Serviceeinrichtungen und Fahrstromnetzen ausweiten (K7/2021)</li> <li>– Beherrschungsverträge kündigen (K6/2021)</li> <li>– Verbot von Doppelmandaten, Aufsichtsratsmitglieder der EIU und vertikales Unternehmen, Sperrzeiten (K9, K10, K19/2021)</li> <li>– Finanzielle Transparenz (K4/2019)</li> <li>– Ausgestaltung der Verrechnungspreise nach ERegG über Europarecht hinaus (K8/2021)</li> <li>– Entwicklung der Zugangsentgelte (K16/2021)</li> <li>– Kapitalzins/Adjustierung der Eigenkapitalverzinsung DB Netz AG (K12/2019, K19/2021)</li> <li>– Unterstützung der DB-Gruppe durch Bund und Beihilferecht (K31/2019)</li> </ul>
<b>Anreizmechanismen / Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Konkrete Zielvorgaben zum Infrastrukturzustand und Effizienzmaßgaben in LuFV (II auf III) (K5, K6/2019)</li> <li>– Gleichmäßige Aufteilung der Finanzierungsteilung zwischen Bund und Infrastrukturunternehmen (K7/2019)</li> <li>– Anreize für Pünktlichkeit (K8/2019) - Leistungsunabhängige Entgeltbestandteile umsetzen (§ 39 ERegG) (K9/2019)</li> <li>– Versicherungslösung neben Fahrgastrechten (K10/2019)</li> </ul>
<b>Eisenbahnregulierung: Marktregulierung / Trassenentgelte / Trassenzuweisung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterentwicklung der Eisenbahnregulierungsrechts (K11/2021)</li> <li>– Diskriminierungspotentiale ausräumen (K12/2021)</li> <li>– Klare Fristen bei zweiter Anmeldephase (K13/2021)</li> <li>– Vorgabe allgemeingültiger Vorrangkriterien im ERegG (K14/2021)</li> <li>– Langzeitverträge bei Abstellgleisen begrenzen (K15/2021)</li> <li>– Entwicklung der Anreizsetzung in der Entgeltregulierung (K11/2019)</li> <li>– Anpassung der Anreizregulierung an sektorspezifische Bedingungen, z. B. Regionalisierungsmittel in SPNV (K14/2019; K18/2021)</li> <li>– Anpassung ERegG im Hinblick auf qualifizierte Regulierungsvereinbarungen (LuFV II) (K13/2019; K17/2021)</li> <li>– Sektorspezifische Missbrauchsaufsicht (BNetzA, BKartA) (K15/2019)</li> <li>– Verkürzung Instanzenzug (K16/2019)</li> <li>– Vollkosten vs. Grenzkosten (K17/2019)</li> <li>– Zuständigkeiten zwischen BNetzA und BKartA (K21/2021)</li> </ul>

Oberthemen	Stichworte
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufnahme von Kosten-Preis-Scheren in ERegG (K21/2021)</li> <li>– Anreizregulierung ausweiten auf Stationsentgelte (K20/2021)</li> <li>– Trassenentgelte entsprechend Personenbeförderungskapazität (K22/2021)</li> <li>– Vergabe über einen Netzfahrplan hinaus (Rahmenverträge), mehr Planungssicherheit (K18, K19/2019)</li> </ul>
<b>Deutschlandtakt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sachstand Planungen zum Deutschlandtakt (K21/2019, K23/2021)</li> <li>– Erprobungsklausel (K25/2021) - Weitere gesetzliche Anpassungen: Systemtrassen vorgeben, Vorrangkriterien einführen, Anreize über Entgeltssystematik setzen (K26/2021)</li> <li>– Schweizer Modell als Vorbild für Trassenvergabe im SPFV (K22/2019)</li> <li>– Integration von wettbewerblichen Aspekten in Infrastrukturplanung nach Deutschlandtakt (K24/2021)</li> <li>– Ausschreibungs- oder Konzessionsmodell einführen (K26/2021)</li> </ul>
<b>Verschiedene Wettbewerbsthemen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zugang zu / Finanzierung von Rollmaterial (K20/2019; K27, K30/2021)</li> <li>– Online-Ticketvertrieb, Zugang zu (Echtzeit-)Daten für Dritte/Mobilitätsplattformen, „bahn.de“ (K23, K24, K25, K29, K30/2019; K27, K29/2021)</li> <li>– Vereinbarung durchgehender Tarife in SPNV und SPFV (K26/2019)</li> <li>– (Neuer) Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) (K27/2019)</li> <li>– Überprüfung der Mitwirkungspflicht im SPFV durch BMDV bei Tarifkooperationen (K28/2021)</li> <li>– Koordinierung über Deutschlandtarifverbund (K28/2021)</li> <li>– Unterstützungen des Bundes durch Investitionszuschüsse, Covid-19 Maßnahmen wettbewerbsneutral (K3/2021)</li> </ul>



