

14.05.21**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk

zu **Punkt ...** der 1005. Sitzung des Bundesrates am 28. Mai 2021

Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts**Der Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses aus folgenden Gründen zu verlangen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 2a Absatz 4,
§ 2c Absatz 1 ERegG)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:

- a) § 2a Absatz 4 ist zu streichen.
- b) § 2c Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Die §§ 8, 8a, 8c, 9, 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 und regionaler Schienennetze, deren Netz für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung ist, nicht anzuwenden. Eine strategische Bedeutung liegt dann nicht vor, wenn

1. die Betriebsleistung des Netzes unter 700 000 Trassenkilometer im Jahr beträgt und
2. das Netz nicht genutzt wird zur Durchführung von Schienenpersonenverkehr im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parla-

ments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Ausnahmeregelung in § 2a Absatz 4 ERegG ermöglicht es, durch Übertragungen der Infrastruktur von der DB Netz auf andere Tochterunternehmen der DB AG große Teile des DB-Nebennetzes sowie der „klassischen“ S-Bahn-Netze mit Tunnelstammstrecken (wie beispielsweise Frankfurt, München, Stuttgart, Hamburg, Berlin oder Leipzig) von der Infrastrukturkostenbegrenzung des § 37 ERegG auszunehmen. Wenn dann aufgrund der Vorgaben des § 36 ERegG zur Vollkostendeckung auf diesen Netzteilen höhere Trassen- und Stationspreise anfallen, können die Länder Verkehre mit den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz nicht mehr auskömmlich finanzieren. Der Infrastrukturanteil der Regionalisierungsmittel (für Trassen- und Stationspreise) beträgt circa 50 Prozent, wobei die Länder keinen Einfluss auf die Auskömmlichkeit des Infrastrukturanteils haben. Wenn nun Teile des Netzes der DB AG, auf denen maßgeblich durch Regionalisierungsmittel finanzierte Verkehre abgewickelt werden, aus der Infrastrukturkostenbegrenzung nach § 37 ERegG herausgelöst werden können, widerspricht dies der Regelung nach § 5 Absatz 10 Regionalisierungsgesetz, wonach die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonenverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen ist. Der § 2a Absatz 4 ERegG in Artikel 1 Nummer 5 ist daher ersatzlos zu streichen.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung entspricht der im Gesetzentwurf in § 2c Absatz 1 ERegG der BR-Drucksache 70/21 enthaltenen Regelung, da die vom Deutschen Bundestag beschlossene Änderung, nach der Schienennetze ohne strategische Bedeutung von der Regulierung ausgenommen werden, nicht sachgerecht ist. Das Ausnahmekriterium für ein Netz, das von weniger als zehn Zugangsberechtigten regelmäßig genutzt wird, ist aus mehreren Gründen nicht maßgebend für die Notwendigkeit der Regulierung. S-Bahn-Netze mit besonderen Anforderungen an die Fahrzeuge werden regelmäßig (auch nach wettbewerblichen Vergaben) von weniger als zehn Zugangsberechtigten genutzt. Wenn nun S-Bahnstrecken (gleich ob Wechsel- oder Gleichstrom, oder Teile davon) vom übrigen Netz separiert werden, wären sie nach der Regelung des beschlossenen Gesetzes als strategisch unbedeutend einzuordnen. Auch im Regionalverkehr werden örtliche Schienennetze mit bis zu 100 Kilometer Streckenlänge regelmäßig von weniger als zehn Zugangsberechtigten genutzt. Für die Länder ist die Regulierung dieser Netze insbesondere deshalb von besonderer Bedeutung, damit sie

...

auf Grundlage der Infrastrukturkostenbegrenzung nach § 37 ERegG mit den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Verkehre auskömmlich finanzieren und so ihre Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr wahrnehmen können. Inwieweit die vom Deutschen Bundestag beschlossene weite Auslegung einer „nicht strategischen Bedeutung“ mit der Richtlinie 2012/34/EU vereinbar ist, bleibt offen.

Es sollte daher die im Gesetzentwurf in § 2c Absatz 1 ERegG der BR-Drucksache 70/21 enthaltene Regelung zur Anwendung kommen. Dort wird als von der Regulierung auszunehmendes Kriterium in Nummer 2 darauf abgestellt, dass das Netz nicht zur Durchführung von Schienenpersonennahverkehren über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genutzt wird. Damit bleiben alle Netze der Regulierung unterworfen, die für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonennahverkehr genutzt werden, für den die Länder über Verkehrsverträge Regionalisierungsmittel aufwenden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 32 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 ERegG)

Artikel 1 Nummer 32 ist wie folgt zu fassen:

„32. § 52 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „oder ins Netz eingebundener“ gestrichen.
- b) Folgender Absatz wird angefügt:
„(10) Im Verfahren ... [weiter wie Regierungsvorlage].“ ‘

Begründung:

Die Streichung ist erforderlich, um den notwendigen Schutz der Taktverkehre, die im Rahmen des angestrebten Deutschlandtaktes noch weiter ausgebaut werden sollen, zu erreichen.

Bis einschließlich zum Jahresfahrplan 2020 hatten die Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur (§ 1 Absatz 12 ERegG) die Möglichkeit, ihre Zugtrassen über den Abschluss eines Rahmenvertrages längerfristig zu sichern (§ 49 ERegG). Damit wurde den Zugangsberechtigten über eine Vertragsperiode von in der Regel fünf Jahren eine Zugfahrt in der vertraglich angemeldeten Trasse unter Berücksichtigung eines Konstruktionspielraum von +/- fünf Minuten zugesichert. Der Abschluss von Rahmenverträgen wird von der DB Netz AG ab der Netzfahrplanperiode 2021 aufgrund der Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 nicht mehr angeboten.

...

Zwar ist mit Neufassung des § 49 ERegG, Rahmenvertrag, eine Attraktivitätssteigerung derartiger Verträge beabsichtigt. Gleichwohl ist derzeit nicht absehbar, ob und in welchem Umfang künftig wieder solche Verträge abgeschlossen werden. Sollte es hierzu nicht oder nur in sehr geringem Umfang kommen, sind weitere Maßnahmen erforderlich, um gerade mit Blick auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dem Taktverkehr mehr Gewicht zu verschaffen. Steht dieser nämlich gemäß geltendem Wortlaut des § 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 ERegG gleichberechtigt neben den ins Netz eingebundenen Verkehren, wird es – da nahezu jeder Zug in das Netz eingebunden ist – in der Praxis bei Entscheidung über den Vorrang vielfach zu Regelentgeltverfahren beziehungsweise Höchstpreisverfahren kommen. Hier wird der SPNV regelmäßig gegenüber dem Fernverkehr unterliegen.