

Beschlussempfehlung und Bericht

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

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/9738, 19/10520 –

Entwurf eines Gesetzes 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

A. Problem

Es bedarf der 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 in das deutsche Recht.

B. Lösung

Vornahme der zur Umsetzung der o. g. Richtlinie erforderlichen Änderungen in den Fachgesetzen durch ein Mantelgesetz. Die Rechtsänderungen betreffen das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG).

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

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/9738, 19/10520 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird Buchstabe c wie folgt gefasst:

,c) Absatz 25 wird wie folgt gefasst:

„(25) Ein vertikal integriertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1)

1. ein Betreiber der Schienenwege von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durchführt,
2. ein Betreiber der Schienenwege von mindestens einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert wird, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durchführt oder
3. mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers der Schienenwege durchführt, von diesem kontrolliert wird.

Ein vertikal integriertes Unternehmen ist auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen besteht, die keine eigene Rechtspersönlichkeit haben und bei denen ein Bereich den Betrieb der Schienenwege und mindestens ein anderer Bereich die Durchführung von Verkehrsdiensten umfasst. Kein vertikal integriertes Unternehmen liegt vor, wenn ein Betreiber von Schienenwegen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, die voneinander unabhängig sind, unmittelbar durch den Bund oder mindestens ein Land ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert werden.“ ‘

2. In Nummer 4 wird an § 8d folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Handels- und steuerrechtliche Pflichten zur Rechnungslegung bleiben unberührt.“

3. In Nummer 13 wird Buchstabe b wie folgt gefasst:

,b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde unterliegen

1. Finanzströme im Sinne des § 8d Absatz 1,
2. Darlehen im Sinne des § 8d Absatz 4 und 5,
3. Preise im Sinne des § 8d Absatz 6 Ziffer 2,

4. Verbindlichkeiten im Sinne des § 8d Absatz 7,
5. die Führung der Konten im Sinne des § 8d Absatz 8 sowie
6. die Führung der Aufzeichnungen im Sinne des § 8d Absatz 9.
 - (4) Die in § 8c Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarun-
gen unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde.“ ‘

Berlin, den 5. Juni 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Torsten Herbst
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Torsten Herbst

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/9738** in seiner 98. Sitzung am 9. Mai 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Tourismus und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/10520 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf – hat der Deutsche Bundestag in seiner 103. Sitzung am 5. Juni 2019 an die gleichen Ausschüsse überwiesen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die 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 in das deutsche Recht, wobei die erforderlichen Änderungen in den Fachgesetzen – Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – durch ein Mantelgesetz vorgenommen werden sollen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/9738 in seiner 28. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)230. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)230 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 39. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in der durch Ausschussdrucksache 19(8)3403 geänderten Fassung.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)34-2) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 22. Sitzung am 8. Mai 2019 mit dem Entwurf eines Gesetzes 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 (BT-Drs. 19/9738) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

Mehrere Managementregeln und Indikatoren für Nachhaltigkeit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind betroffen. In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der Schiene gefördert, indem die Bedingungen innerhalb der Europäischen Union weiter angeglichen werden. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird dadurch wettbewerbsfähiger, auch im intermodalen Wettbewerb, und wird insgesamt gestärkt. Denn die europaweite Angleichung von Rechtsvorschriften erleichtert den Schienenverkehr in Europa.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr werden durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union attraktiver und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

Auch anderen Indikatoren wird durch die Auswirkungen des Gesetzes mittelbar Rechnung getragen:

Der Indikator „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten“ wird durch den Gesetzentwurf positiv berührt. Denn europaweit einheitliche Rahmenbedingungen für den Eisenbahnsektor erleichtern auch Investitionen in diesem Bereich.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs), Indikatorenbereiche und Indikatoren:

- Leitprinzip 4 – Nachhaltiges Wirtschaften stärken
- Leitprinzip 5 – Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern
- SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- SDG 10 – Weniger Ungleichheiten
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz
- Indikatorenbereich 11.2 – Mobilität
- Indikator 13.1.a – Treibhausgasemissionen

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht plausibel, da nur ein Bezug zu Leitprinzip 4 und nicht zu den anderen genannten Kriterien der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hergestellt und erörtert wurde

Prüfbitte:

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung fragt beim federführenden Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur nach, warum der o.g. Bezug zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie nicht hergestellt wurde und welche konkreten Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung in diesem Bereich zu erwarten sind. Der federführende Ausschuss wird über die Antwort des zuständigen Bundesministeriums informiert und gebeten, die Prüfbitte und Antwort der Bundesregierung in den Bericht aufzunehmen.“

Dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde hierzu folgende an den Vorsitzenden des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung, Dr. Andreas Lenz, MdB, gerichtete Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann, MdB, auf die Prüfbitte hin übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)34-2):

„Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB vom 15.05.2019. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Der o. g. Gesetzentwurf ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Die Gesetzesbegründung enthält Ausführungen zur Nachhaltigkeit, die ich im Folgenden anhand der vom Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung ergänzend aufgeworfenen Punkte ergänze:

Die Gesetzesbegründung der Bundesregierung fokussierte sich auf das aus hiesiger Sicht am stärksten unmittelbar betroffene Leitprinzip 4, der Stärkung des nachhaltigen Wirtschaftens. Ausführungen zur unmittelbaren oder mittelbaren Betroffenheit der weiteren vom Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung genannten Leitprinzipien und Sustainable Development Goals (SDG) werden im Folgenden ergänzt:

1. Leitprinzip 4: Nachhaltiges Wirtschaften stärken

In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der Schiene gefördert, indem die Bedingungen innerhalb der Europäischen Union weiter angeglichen werden. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird dadurch wettbewerbsfähiger, auch im intermodalen Wettbewerb, und wird insgesamt gestärkt. Denn die europaweite Angleichung von Rechtsvorschriften erleichtert den Schienenverkehr in Europa.

2. Leitprinzip 5: Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern

Mittelbar wird dieses Leitprinzip ebenfalls durch den Gesetzentwurf berührt. Durch funktionierende Infrastruktur und ein funktionierendes, wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem wird im Ergebnis Teilhabe im Bereich Mobilität ermöglicht. Dies dient dem sozialen Zusammenhalt. Die Rechtsänderung dient zugleich der europaweiten Angleichung des Rechts, so dass die Ziele auch über die Grenzen Deutschlands hinaus gestärkt werden.

3. SDG 8: Menschenwürdiges Arbeiten und Wirtschaftswachstum

Das SDG 8 ist mittelbar positiv vom Gesetzentwurf berührt: Der Gesetzentwurf dient der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Da ein starker, wettbewerbsfähiger Verkehrsträger Schiene die Mobilität der in Deutschland und Europa lebenden Bürgerinnen und Bürger stärkt und die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene befördert, trägt er auch zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum und der Sicherung von Arbeitsplätzen im Sektor bei.

4. SDG 10: Weniger Ungleichheiten

Die europaweite Angleichung von Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich, wie sie durch die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets der EU erfolgt, erleichtert den Schienenverkehr in Europa. Durch einen europaweit starken Schienenverkehr und die damit einhergehende Mobilität für die Bevölkerung werden mittelbar auch europaweit gleiche Lebensverhältnisse gefördert.

5. Indikatorenbereich 11.2.a: Mobilität

Dieser Indikatorenbereich ist positiv berührt, da die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch den Gesetzentwurf gefördert wird. Denn der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr werden durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union attraktiver und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

6. Indikator 13.1.a: Treibhausgasemissionen

Dieser Indikator ist positiv berührt, da der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union attraktiver werden und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene so gefördert wird. Die Verkehrsverlagerung trägt zur Senkung der Treibhausgasemissionen bei.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

gez.

Enak Ferlemann“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/9738 in seiner 46. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)230) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion der FDP hat zu dem Gesetzentwurf folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)229) eingebracht:

„Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c (§ 1 Absatz 25 Satz 3 ERegG) wie folgt zu ergänzen:

In Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c sind in § 1 Absatz 25 Satz 3 nach dem Wort „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ die Wörter „die völlig voneinander unabhängig sind,“ einzufügen.

Begründung

Die Ergänzung dient der 1:1 Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370. Dort ist der Artikel 3, Nummer 31 wie folgt gefasst: „Sind ein Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide unmittelbar von einem Mitgliedstaat ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, so gelten sie für die Zwecke dieser Richtlinie nicht als vertikal integriertes Unternehmen;“. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung entfällt dagegen die Anforderung, dass Betreiber von Schienenwegen und Eisenbahnunternehmen „völlig voneinander unabhängig sind“, um als nicht vertikal integriert zu gelten. Damit würde jedes Unternehmen, das sowohl Betreiber der Schienenwege als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, nicht den Bedingungen für vertikal integrierte Unternehmen unterliegen, wenn nur die Bedingung erfüllt ist, dass es vom Bund oder von einem Land direkt kontrolliert wird. Die Ergänzung entspricht einer Empfehlung der Ausschüsse des Bundesrates.“

Im Verlauf der 46. Ausschusssitzung hat die FDP ihren Änderungsantrag unter Hinweis darauf, dass er im Wesentlichen von der Koalition aufgegriffen worden sei, zurückgezogen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, ein Großteil der Regelungen, die sich aus der EU-Richtlinie ergäben, entspreche in Deutschland schon weitgehend der Rechtslage, so dass es nur noch um kleinere Änderungen gehe. Man halte es für erforderlich, die noch fehlenden Regelungen weitgehend 1:1 aus der Richtlinie umzusetzen. Das fördere die Rechtssicherheit und vermeide unnötige Bürokratie. Mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 19(15)230) greife man zwei Änderungsvorschläge des Bundesrates zur Klarstellung bei der Umsetzung der Richtlinie auf. Dazu gehöre auch der Vorschlag zu Art. 1 Nr. 2 Buchstabe c. Die Bundesregierung habe dazu in ihrer Gegenäußerung sehr nachvollziehbar dargelegt, warum sie dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich folge, sie aber eine andere Formulierung vorschlage. Mit dem eigenen Änderungsantrag schließe man sich dem Formulierungsvorschlag der Bundesregierung an. Man unterstütze den Gesetzentwurf in der durch den Änderungsantrag verbesserten Form.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die im Ausschuss erhobene Behauptung, es gebe in Deutschland keinen Wettbewerb im Schienenverkehr, sei unzutreffend; es gebe in ganz Europa nicht so viel Wettbewerb im Schienenverkehr wie in Deutschland. Sie stellte fest, dass mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 19(15)230) die Forderungen des Bundesrates zum Teil aufgegriffen würden und man dem Bundesrat durchaus entgegenkomme. Was die Frage des integrierten Konzerns angehe, begrüße sie, dass auf europäischer Ebene die Möglichkeit für den Erhalt integrierter Konzerne geschaffen worden sei. Man bewerte es auch positiv, dass nun die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung etabliert sei und der bewährte Finanzierungskreislauf Schiene damit abgesichert werde. Sie hob hervor, dass auch der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung in seiner Stellungnahme festgestellt habe, dass der Gesetzentwurf zu einer nachhaltigen Entwicklung beitrage.

Die **Fraktion der AfD** bemerkte, der Gesetzentwurf ziele darauf ab, mehr Transparenz herzustellen und die Trennung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlicher durchzuführen. Diesen Trennungsgedanken unterstütze die AfD-Fraktion. Andererseits sei man an vielen Stellen nicht mit dem zufrieden, was an Transparenz bei der Bahn erreicht sei. Davon werde man auch mit diesem Gesetzentwurf nicht alles Erforderliche erreichen. Ein Kernpunkt der Kritik an dem Gesetzentwurf betreffe die 1:1-Umsetzung, die

nicht immer tunlich sei. Als Beispiel nannte sie die Definition des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrsdiens-tes. Laut Gesetzentwurf sollten Betreiber von Schienennetzen mit weniger als 100 Kilometern Länge von gewis-sen Regulierungen ausgenommen sein. Ihrer Auffassung nach sollten aber auch Betreiber einzelner Strecken aus-genommen werden können. Die vorgesehenen Notfallpläne könnten für regionale Betreiber zu überzogener Bü-rokratie führen. Weil der Gesetzentwurf insgesamt wichtige Ziele verfehle, werde man ihn ablehnen.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, dass die Idee des 4. Eisenbahnpaketes sehr begrüßenswert gewesen sei; die Trennung von Netz und Eisenbahnbetrieb als Voraussetzung dafür, dass auf der Schiene tatsächlich Wettbewerb entstehe. Von den ursprünglichen Plänen sei wenig übrig geblieben, da insbesondere Staaten mit starken Staats-eisenbahnen die Idee des Wettbewerbs unterlaufen hätten. Daher ergebe sich heute durch die Grundentscheidung für einen integrierten Konzern ein relativ hoher Regulierungsbedarf. In dem Gesetzentwurf sei keine 1:1-Über-nahme der Definition des integrierten Konzerns vorgenommen worden, was nun in dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen geheilt werde. Festzustellen sei, dass sich gegenüber dem Status quo auch durch die Umset-zung der Richtlinie in deutsches Recht keine wesentliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Wettbe-werb im Schienenverkehr ergebe. Das bedaure man sehr, denn Wettbewerb auf der Schiene sei eine wesentliche Bedingung für mehr Kundenfreundlichkeit und bessere Angebote auf der Schiene.

Die **Fraktion DIE LINKE** warf die Frage auf, warum der Gesetzentwurf – trotz der Fristen auf europäischer Ebene – erst so spät vorgelegt worden sei. Sie stellte fest, man sehe auch an dem 4. Eisenbahnpaket wieder, wie kompliziert und ein Stück weit widersinnig es sei, die europäischen Eisenbahnen in Konkurrenz zueinander auf-zustellen. Ein Eisenbahnsystem stelle keinen beliebigen Markt dar, sondern sei ein öffentliches Gut. Ein Beispiel für die negativen Auswirkungen der Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen sei die Einstellung der Nachtzugver-bindung von Berlin nach Paris gewesen. Erforderlich sei so etwas wie die „United Railways of Europe“, wo die Unternehmen unter einem Dach um das beste Angebot, nicht aber um den Gewinn an einer Strecke konkurrierten. Der in dem Gesetzentwurf angelegten weiteren Verschärfung des Wettbewerbs werde man nicht zustimmen. Sie kritisierte, dass Notfallpläne zwar im Hinblick auf die Fahrgäste vorgesehen seien, nicht aber für große Störfälle wie in Rastatt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, dass sie in Fragen des Wettbewerbs auf der Schiene eine andere Position als die Fraktion DIE LINKE. vertrete. Es sei darauf hinzuweisen, dass es auch bei Wettbewerb durchaus Kooperationen gebe, die sehr gut funktionierten. Man begrüße die vorgesehene stärkere Transparenz bei der Trennung von Netz und Betrieb. Auch die Aufstellung von Notfallplänen, die Stärkung der Regulierungs-behörde und die Zusammenarbeit der Netzbetreiber über Grenzen hinweg seien positiv zu bewerten.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)230 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die An-nahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/9738 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)230. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/10520 emp-fiehlt er Kenntnisnahme.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c (§ 1 Absatz 25 ERegG))

Der Änderungsvorschlag 1 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 157/19 (Beschluss) vom 17.05.2019 wird leicht modifiziert aufgegriffen. Die Formulierungsänderung in Satz 3 dient der Klarstellung und einer engeren Anlehnung an den Wortlaut der umzusetzenden Richtlinie.

Zu Nummer 2 (zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 8d Absatz 10 ERegG (neu)))

Die Regelung des § 7 Absatz 1 Satz 2 ERegG wird beibehalten. Dies dient der Klarstellung, dass die eisenbahn-spezifischen Regelungen zur Rechnungslegung in Umsetzung von Richtlinie (EU) 2016/2370 die allgemeinen handels- und steuerrechtlichen Pflichten des deutschen Rechts unberührt lassen.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b (§ 70 Absatz 3 ERegG))

Der Änderungsvorschlag 6 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 157/19 (Beschluss) vom 17.05.2019 wird aufgegriffen. Die Ergänzung im Zuge der Umsetzung von Artikel 56 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/2370 hat im Hinblick auf die Generalklausel in § 70 Absatz 1 Satz 1 ERegG klarstellenden Charakter. Die genannten Punkte unterliegen zur Gewährleistung der finanziellen Transparenz einer Überprüfung durch die Bundesnetzagentur.

Zum Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen führen nicht zu einer Mehrung oder Minderung des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft oder Verwaltung.

Berlin, den 5. Juni 2019

Torsten Herbst
Berichtersteller

