

TOP 31:

Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

Drucksache: 389/13

I. Zum Inhalt des Gesetzes

Vorschriften zur Regulierung im Eisenbahnbereich sind derzeit im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sowie in der Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung (EIBV) enthalten. Die Vorschriften im Bereich des Zugangs sind grundsätzlich ausreichend. Die Vorschriften im Bereich der Entgeltregulierung müssen grundlegend überarbeitet werden.

Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz erfolgt die Zusammenfassung der relevanten Vorschriften, insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung werden weitgehend neu gestaltet. Mit dem Gesetz wird die 1994 erfolgreich begonnene Strukturreform der Eisenbahnen weitergeführt. Zielsetzung des Gesetzes ist die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene und dadurch eine Effizienzsteigerung im Eisenbahnsektor. Dieses Ziel soll durch die Regulierung der Entgelte für die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur, Verbesserung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und Stärkung der Befugnisse der Bundesnetzagentur erreicht werden.

II. Zum Gang der Beratungen

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wurden die Forderungen des Bundesrates zu folgenden Themen übernommen:

- Keine Regulierung bei nichtregelspurigen Eisenbahnen;
- Befreiungsmöglichkeiten bei mangelnder Wettbewerbsrelevanz durch Bundesnetzagentur (BNetzA);
- Finanzierung der Nutzungsentgelte durch Länder nach Maßgabe von Landes- und Bundesrecht (Ergänzung);
- Ausnahmen von der Anreizregulierung bei einzelnen Schienenwegen durch BNetzA;
- Keine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts (Münster);

- Unterrichtung der BNetzA durch Gerichte über GWG-Streitigkeiten;
- Berücksichtigung der Befreiungen durch die Länder von den Entflechtungsvorschriften;
- Hinweis im Tarifgenehmigungsantrag auch dann, wenn zuungunsten des Reisenden abgewichen werden soll;
- Übermittlung von Infrastrukturkatasterdaten auch an Landespolizeibehörden und Rettungsdienste.

Dagegen wurden wesentliche Änderungen, die für die Länder von Bedeutung waren, nicht berücksichtigt:

- Alle Vorschläge, die mit der Bekämpfung von Schienenlärm zu tun haben (Ziffern 15, 16, 21 und 26; Ziffern 29-30 (Schienenbonus und Lärmaktionsplanung));
- Prüfung auch nicht regulierter Leistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) (zur Vermeidung von Abgrenzungsfragen) durch die BNetzA;
- Angemessenheit von konzerninternen Verrechnungspreisen der EIU und deren Prüfung durch die BNetzA. Diesen Vorschlag wollte die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung "im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen";
- Berücksichtigung von Gewinnen nicht regulierter Leistungen;
- Berücksichtigung nicht beeinflussbarer Kosten ausschließlich beim Preisfad, keine Herausnahme aus der Anreizregulierung;
- Aufschlagsberechnung der Grenzkosten nach Nutzungsintensität;
- Beurteilung der "Marktragfähigkeit" ohne Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen;
- Kein Ausschluss der Billigkeitskontrolle;
- Keine höheren Nutzungsentgelte beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Falle mangelnder Marktragfähigkeit;
- Keine Fachaufsicht Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über BNetzA im Eisenbahnbereich;
- Einrichtung Beschlusskammern durch Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie;
- Herausnahme Werksbahnen beim Infrastrukturkataster;
- Einführung eines Gewinnabführungsverbots aus dem Bereich Fahrweg der DB;
- Infrastrukturzustandsbericht zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Regionale Betreibermodelle;

- Änderungen beim Infrastrukturübertragungsanspruch auf Länder bzw. Dritte.

III. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Gesetz zu verlangen, dass der Vermittlungsausschuss gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes mit dem Ziel der grundlegenden Überarbeitung des Gesetzes einberufen wird.

Hilfsweise empfiehlt der **Verkehrsausschuss**, dem Gesetz nicht zuzustimmen.

Ziel der Verkehrspolitik bleibe die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen.

Das Gesetz erfülle diesen Anspruch jedoch nicht; lediglich ein Teil der Aspekte, die im Sinne einer Fortsetzung der Bahnreform entschieden werden müssten, seien abgedeckt. Neben Maßnahmen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur fordert der **Verkehrsausschuss** insbesondere eine demokratische Absicherung der grundlegenden Regulierungsentscheidungen und eine frühzeitige Beteiligung bei eisenbahnpolitischen Handlungsnotwendigkeiten zur Fortführung der Bahnreform.

Ebenfalls dringlich sei der Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm. Auch diesem wichtigen Anliegen sei der Deutsche Bundestag in seinem Gesetzesbeschluss nicht gefolgt.

Die Empfehlungen des **Verkehrsausschusses** sind aus der **BR-Drucksache 389/1/13** ersichtlich.

