

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
- Drucksache 16/10298 -

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem

Die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 bedarf der Umsetzung in deutsches Recht.

B. Lösung

Auf der Grundlage der Richtlinie 2007/58/EG wird im Wesentlichen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen.

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

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10298 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„(3) Absatz 2 gilt entsprechend für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. EU Nr. L 315 S. 44) geändert worden ist, fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im Güterverkehr;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

(3a) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Rechte aus Absatz 1, insbesondere das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufzunehmen oder abzusetzen.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen so zu bemessen, dass die Wettbewerbsmöglichkeiten der Zugangsberechtigten nicht missbräuchlich beeinträchtigt werden. Eine missbräuchliche Beeinträchtigung liegt insbesondere vor, wenn

1. Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der in Satz 1 genannten Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder

2. einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.“

2. In Nummer 4 wird der Rahmentext wie folgt gefasst:

4. In § 14b Abs. 1 werden in Nummer 4 der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

Berlin, den 4. März 2009

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

elektronische Vorab-Fassung*

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth)

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10298 in seiner 179. Sitzung am 25. September 2008 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf soll auf der Grundlage der Richtlinie 2007/58/EG der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt werden, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10298 in seiner 117. Sitzung am 12. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 89. Sitzung am 12. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 12. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seiner **70. Sitzung** am 15.

Oktober 2008 um einen Bericht gebeten, in dem Fragen der Fraktionen zu dem Gesetzentwurf beantwortet werden sollten. Die Fraktionen haben sich auf einen Fragenkatalog verständigt, welcher dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übermittelt wurde. Das Ministerium hat seinen Bericht dazu mit Schreiben vom 29. Oktober 2008 übermittelt. Der Bericht wurde als **Ausschussdrucksache 16(15)1284** verteilt.

In seiner **80. Sitzung** am 28. Januar 2009 führte der Ausschuss zu dem Gesetzentwurf ein Expertengespräch. An diesem Gespräch nahmen Dr. Johannes Berg von der Deutsche Bahn Netz AG, Dr. Felix Berschin von der Nahverkehrsberatung Südwest, Prof. Dr. Christian Böttger von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und Dr. Martin Henke vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) teil. **Dr. Berg** begrüßte die im Gesetzentwurf gewählte Form der Umsetzung der EU-Richtlinie grundsätzlich, äußerte aber Bedenken in Bezug auf die Regelung zum Thema Rahmenverträge, wo die Gefahr einer Diskrepanz zu den Vorgaben der Richtlinie bestehe. **Dr. Berschin** wies darauf hin, dass der Markt im Schienenpersonenverkehr in Deutschland bereits offen sei, es aber faktisch große Probleme gebe. Vor allem bürokratische Hemmnisse würden den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sehr teuer machen. Zum Thema Rahmenverträge sprach er sich dafür aus, zu verhindern, dass der Rahmenvertrag ein Instrumentarium zur Marktabschottung werden könne. § 14a AEG solle so korrigiert werden, so dass der Rahmenvertrag einen positiven Impuls für die Eisenbahnbranche auslöse. **Prof. Böttger** erklärte, nach seiner Auffassung würden durch die geplanten Regelungen „Großvaterrechte“ zugunsten der Deutsche Bahn AG eingeführt, welche sachlich nicht zu rechtfertigen seien. Die Rahmenverträge betreffenden Regelungen seien lediglich eine Option im europäischen Recht, so dass es rechtlich keine Verpflichtung für eine Umsetzung gebe. Es müsse alles unterlassen werden, was danach aussehe, dass im Ernstfall durch den Gesetzgeber zu Gunsten des bisherigen Monopolisten im Fernverkehr eingegriffen werde, wenn man wirklich Wettbewerb im deutschen Netz wolle. **Dr. Henke** führte aus, dass insbesondere die Aufgabenträger, die Verbände und Aufgabenträgerorganisationen im SPNV die Regelungen zu Rahmenverträgen positiv sehen würden, weil die Rahmenverträge ihnen eine Gestaltungsmöglichkeit und

eine Sicherungsmöglichkeit für Trassen auf längere Frist geben würden. Er erklärte darüber hinaus, dass auch ein Großteil der SPNV-Unternehmen die Rahmenverträge positiv sehen würde. In seinem Verband seien allerdings weder der Wunsch, diese Rahmenverträge zu haben, noch Befürchtungen in Bezug auf solche Verträge sehr ausgeprägt.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner **82. Sitzung** am 4. März 2009 abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Änderungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1351**) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V. dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, mit dem Gesetzentwurf würden langfristig gesicherte Rahmenbedingungen geschaffen. Man habe mit dem Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gute Lösungen gefunden.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, man habe sich bei der Formulierung des Gesetzes eng an die Vorgaben der EU gehalten. Sie könne die Kritik der Opposition daher nicht nachvollziehen.

Die **Fraktion der FDP** kritisierte, dass es bei dem Gesetzentwurf offenbar darum gehe, „Großvaterrechte“ der Deutsche Bahn AG zu verfestigen. Daher könne sie dem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. begrüßte, dass durch das Gesetz klare Regelungen geschaffen würden. Es sei aber offen, ob sich diese in der Praxis bewährten. Sie plädierte dafür, vor einer Entscheidung den in Kürze zu erwartenden Bericht der Bundesnetzagentur abzuwarten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, man habe sich bei der Gesetzesnovelle eine faire Regelung zugunsten des Wettbewerbs erhofft. Tatsächlich handele es sich aber um ein Gesetz, welches die Deutsche Bahn AG auf Jahre hinaus vor Wettbewerb schützen solle. Das Gesetz nütze nur der Deutsche Bahn AG.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nahm den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf **Ausschussdrucksache**

16(15)1351 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

Den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/10298** nahm er in der geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. an.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Art. 1 Nummer 2 Buchstabe b

Die neue Regelung in Nummer 1 orientiert sich an § 29 Satz 1 Nr. 2 GWB, der als Prüfkonzept für die Energieversorgungsunternehmen die Kostenkontrolle und Gewinnbeschränkung fest schreibt. Hier nach orientiert sich die Prüfung des Verhältnisses von Gewinn und Kosten an den üblichen Preisbildungsmechanismen im Wettbewerb. Hohe Preiskostenabstände können vielfach ein Indiz für ein unangemessenes Preis-Kosten-Verhältnis sein. Gleichwohl sind bei der Prüfung der Angemessenheit ggf. Sonderfaktoren zu berücksichtigen. So kann beispielsweise ein hoher Preiskostenabstand auf außerordentliche Effizienzsteigerungen zurückgehen oder dadurch zu erklären sein, dass in die Folgeperiode verschobene Investitionen zu einer außerplanmäßigen Minderung der Aufwendungen in der betrachteten Periode geführt haben. Für die Beurteilung, ob ein Missverhältnis zwischen Preis und Kosten gegeben ist, können auch Erfahrungswerte aus Branchen außerhalb des Eisenbahnsektors herangezogen werden.

Zu Art. 1 Nummer 4

Redaktionelle Änderung

Berlin, den 4. März 2009

Horst Friedrich (Bayreuth)

Berichterstatter