

09. April 2021

Text- und Streichungsvorschläge für den Minimal-Änderungsbedarf am Regierungsentwurf der Novelle des Eisenbahnregulierungsrechts, insb. ERegG

1. Erprobungsklausel für Systemtrassen-basierte und Deutschlandtakt-kompatible Trassenvergabeprozesse

Der neue § 52 a ist wie folgt zu fassen:

§ 52 a - Pilotprojekte für die Erprobung neuer Instrumente zur Umsetzung des Deutschlandtakt-Konzepts

(1) Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur legt nach Konsultation mit den Zugangsberechtigten erstmals bis zum 31. Januar 2022 in einem auf der Grundlage der Ziele gemäß § 3 erstellten Netznutzungskonzept die Anzahl Systemtrassen fest, die

1. bei den bis zum Dezember 2025 in Betrieb gehenden Ausbauten des Schienennetzes des Bundes und
2. in den folgenden, nach § 55 für überlastet erklärten Schienenwegen

für jede Verkehrsart mindestens zu reservieren sind. Bei der Festlegung ist der gewöhnliche kurzfristig anfallende Trassenbedarf zu berücksichtigen. Die Anzahl der vorgeplanten Systemtrassen darf je Verkehrsart jeweils nicht geringer sein als im Fahrplanjahr 2020/21.

1. Basel Bad Bf – Karlsruhe (ggf. nur Offenburg – Abzw. Gundelfingen)
2. Wustermark – Rathenow
3. Wunstorf – Minden
4. Viersen – Kaldenkirchen
5. Köln Hbf – Köln-Mülheim – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf
6. Hürth-Kalscheuren – Remagen
7. Gelsenkirchen Hbf – Münster Hbf
8. Fulda – Würzburg (Schnellfahrstrecke und Fulda-Main-Bahn über Flieden und Gemünden)

(2) Als Pilotprojekte für die flächendeckende Einführung des Deutschlandtakt-Konzepts erstellt der Betreiber der Bundesschienenwege sodann vorbereitend zur Trassenvergabe nach den §§ 52, 56 und 57 jährlich zum 31. Dezember für die in Absatz 1 genannten Strecken nach Konsultation der Zugangsberechtigten einen Netznutzungsplan, in dem die Vorgaben des Netznutzungskonzeptes für die jeweils drei folgenden Fahrplanperioden, insbesondere die Verteilung der Systemtrassen auf die Verkehrsarten im Tages- und Wochenverlauf und die Einzelheiten des Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahrens konkretisiert werden. Er unterbreitet die Netznutzungspläne als Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Regulierungsbehörde zur Genehmigung. Bei widerstreitenden Trassenwünschen hat der Betreiber der Bundesschienenwege der Vergabe von Systemtrassen Vorrang einzuräumen.

(3) Die Regulierungsbehörde legt dem Deutschen Bundestag zum 30. April 2025 einen Bericht zu den ersten Ergebnissen der Pilotprojekte vor.

2. Aufnahme notwendiger/sinnvoller Definitionen von: „Systemtrasse“, „Integraler Taktverkehr“, „Flexibler Güterverkehr“ in § 1.

Hierzu verweisen wir zunächst auf den Vorschlag für eine Ziffer (28) aus der Stellungnahme von Herrn Dr. Stoffregen (mofair) an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages:

„(28) Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis von leistungsfähigen Systemtrassen für den regelmäßigen wie den kurzfristigen Bedarf der Zugangsberechtigten nach Fahrwegkapazität und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur sowie die Gestaltung Integraler Taktfahrpläne.“

Für die darin nicht enthaltene Definition der Systemtrasse regen wir an, die folgende Definition in § 1 zu etablieren:

„Systemtrasse ist eine Trasse, die ganztägig mindestens jede Stunde und in jeder Richtung zur Verfügung steht.“

Ob neben der Beschreibung der Funktion im § 52 a auch in § 1 „Netznutzungskonzept“ und „Netznutzungsplan“ definiert werden sollten, ist aus unserer Sicht offen. Da es sich zumindest beim Netznutzungskonzept um eine rechtsverbindliche Handlung des Bundes handelt, wäre es vermutlich mindestens für dieses Instrument sinnvoll. Hierfür unterbreiten wir folgenden Vorschlag:

„Netznutzungskonzept ist eine an Ausbaustufen orientierte Planung, in der die geplante Trassenutzung für die Verkehrsarten Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr und gegebenenfalls weitere Verkehrsarten unter Berücksichtigung der nicht längerfristig planbaren Verkehre festgelegt wird.“

Als Definition für „Flexibler Güterverkehr“, der im europäischen und deutschen Recht fälschlicherweise mit der historischen Definition des „Gelegenheitsverkehrs“ bezeichnet wird, empfehlen wir folgende Formulierung:

Flexible Güterverkehre sind Transportbedürfnisse und Trassenbedarfe, die in den Fristen der Netzfahrplannerstellung noch nicht exakt bestimmbar waren und für die seitens des Infrastrukturbetreibers durch vorausschauende Planung Trassenangebote möglichst in vergleichbarer Qualität erstellen soll.

3. **Aufnahme weiterer Ziele (insb. Durchschnittliche Transportzeitverkürzung im SGV) im § 3 (Ziele des Gesetzes).**

Hierzu ist in „§ 3 Ziele der Regulierung“ ein Punkt 6. zu ergänzen:

„Ziele der Regulierung des Eisenbahnsektors sind:

1. die Steigerung (...)

6. die Verkürzung der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr.“

4. **Absicherung der Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers, absehbar benötigte Kapazitäten für den flexiblen Güterverkehr auch wirklich vorzuhalten (auf dem Qualitätslevel von Netzfahrplan-Trassen).**

Um die von DB Netz mit Nachdruck verteidigte Praxis zu beenden, vielfach unattraktive Restkapazitäten für den aus Verlader- und EVU-Sicht besonders wichtigen flexiblen Güterverkehr bereitzustellen, sind im Änderungsvorschlag des BMVI für § 56 Absatz 3 zwei Ergänzungen erforderlich:

„Der Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertigerstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 schnell reagieren zu können. Soweit die Notwendigkeit dazu erkannt wird, sind diese Kapazitätsreserven **in einer vergleichbaren Qualität üblicher Trassen des Netzfahrplans** vorzuhalten **und die zugehörige Planung und das Ergebnis öffentlich zu dokumentieren.**“

5. **Schaffung einer Grundlage für eine Differenzierung der Trassenpreise zur Incentivierung von ETCS-ausgerüsteten Schienenfahrzeugen**

Dazu muss im vorhandenen „§ 36 Ausgestaltung der Entgelte“ in Absatz 5 das Wort „können“ durch „müssen“ ersetzt werden.

„§ 36 Ausgestaltung der Entgelte

(...)

(5) Die Weegeentgelte für die Nutzung der in der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1; L 279 vom 15.10.2016, S. 94) in der jeweils geltenden Fassung angegebenen Eisenbahnkorridore **müssen** vom Betreiber der Schienenwege unterschieden werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des European Train Control System (ETCS) ausgerüstet werden, die (...)

6. **Allgemeinverbindlichkeitserklärung von erfolgreichen Klagen und Anträgen der Zugangsberechtigten gegen Entscheidungen der BNetzA, um einheitliche Bedingungen für alle Unternehmen zu gewährleisten und Klagefluten zu verhindern.**

Dazu muss im Anschluss an den neuen § 35 Abs. 6 (Sonderregelungen zu Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf Entgeltverfahren) oder im neuen § 77a ERegG (Gerichtliches Verfahren) ein neuer Absatz eingefügt werden.

„Ist eine Anfechtungsklage oder ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung begründet, so erklärt das Gericht die angefochtene Entscheidung der Regulierungsbehörde in dem jeweiligen Umfang für nichtig. In diesem Fall bezeichnet es, falls es dies für notwendig hält, diejenigen ihrer Wirkungen, die als fortlaufend zu betrachten und diejenigen Maßnahmen, die zur ihrer Beseitigung zu ergreifen sind.“

7. **Streichung des § 35 Abs. 1 (Grundlage für knappheitsorientierte Trassenpreise, prioritäre Perspektive muss die Beseitigung des Kapazitätsengpasses sein)**

Die Bestimmung muss gestrichen werden, weil ihre Umsetzung in die Praxis (DB Netz hat bisher von der Option dankenswerterweise keinen Gebrauch gemacht) nur Nachteile hätte. So sehr sie der Logik freier Märkte entspricht, so wenig Optionen hätten die betroffenen EVU bei der Netznutzung, kostenvermeidend zu reagieren. Auch die bei der DB Netz AG erzielten Mehreinnahmen würden keinesfalls zur Finanzierung zusätzlicher Infrastrukturkapazität eingesetzt.

8. **Streichung des § 69 (Grundlage für Gebührenordnung, Regulierung ist eine notwendige staatliche Aufgabe).**

Die Bestimmung muss gestrichen werden, weil die gesamte Regulierungstätigkeit einzig aufgrund der fortbestehenden marktbeherrschenden Stellung des integrierten Konzerns DB AG erforderlich ist und keine „individuell zurechenbare öffentliche Leistung“ für die Eisenbahnverkehrsunternehmen darstellt, sondern ausschließlich von allgemeinem öffentlichem Interesse ist.

9. **Klarstellung, dass auch die Branchenverbände beschwerdeberechtigt sind.**

Hierzu sind in § 66 Absatz 2 Satz 2, Nr. 2 drei Worte zu ergänzen:

§ 66 Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben

(...)

(2) Ist ein Verband im Sinne des Satzes 2 der Auffassung, dass durch Entscheidungen eines Betreibers der Schienenwege oder eines Betreibers einer Serviceeinrichtung Rechte der Kunden im Personenverkehr oder im Güterverkehr nicht gewahrt werden, so hat er das Recht, bei der Regulierungsbehörde eine Beschwerde einzureichen, auf die ihm innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

Beschwerdeberechtigt ist ein Verband nur, wenn

1. der Verband rechtsfähig ist,
 2. es zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Verbandes gehört, die Interessen der Verbraucher **und der Zugangsberechtigten** nicht gewerbsmäßig und nicht nur vorübergehend wahrzunehmen, und
 3. der Verband
 - a) als Mitglieder entweder in dem in Nummer 2 genannten Aufgabenbereich tätige Verbände oder mindestens 75 natürliche Personen hat,
 - b) seit mindestens einem Jahr besteht und
 - c) auf Grund seiner bisherigen Tätigkeit Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet.
- 10. Sicherstellung der Finanzierung notwendiger Ausbaumaßnahmen in für überlastet erklärten Schienenwegen**

Hierzu ist eine Ergänzung entweder von § 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes um einen Absatz 3 oder von § 6 um einen Absatz 2 vorzusehen.

„Maßnahmen, die in einem Plan zur Erhöhung der Kapazität nach § 59 des Eisenbahnregulierungsgesetzes enthalten sind, sind ohne Aufnahme in weitere Pläne durch Mittel des Bundes prioritär finanzierbar. Ungeachtet der Bereitstellung zusätzlicher Mittel soll der jeweilige Bedarfsplan projektungebundene Mittel zur prioritären Realisierung solcher Maßnahmen enthalten.“