

An das
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
Referat IIIb5

Per E-Mail: buero-IIIb5@bmwk.bund.de

Berlin, 19. August 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs für eine Verordnung zur „priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten zur Sicherung der Energieversorgung (EnSiTrV)“.

Eine Bearbeitungsfrist von 24 Stunden (insbesondere ohne vorab erfolgte Ankündigung) ist für die komplexe Materie nicht akzeptabel.

Zudem liegen der Verordnung, die sehr weitreichende Eingriffe in das bestehende System der Kapazitätsvergabe in der Schieneninfrastruktur und damit auch in die Geschäftstätigkeit einer Vielzahl von Unternehmen vorsieht und möglicherweise schwerwiegende Folgen für die Abwicklung des gesamten Schienenverkehrs und der versorgten Wirtschaft hat, immer noch keine leidlich konkreten Angaben zum transporttechnischen Bedarf zugrunde.

Die folgende Stellungnahme empfiehlt aus diesem Grund, auf eine kurzfristige Behandlung im Kabinett zu verzichten und zunächst den Ansatz sowie andere/zusätzliche Maßnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Ein entscheidender Zeitverlust ist hierdurch nicht zu erwarten. Um auf die grundsätzlich veränderte Lage zu reagieren, stehen den Auftraggebern aus der Energiewirtschaft auch ohne die Verordnung bereits Instrumente zur Anpassung zur Verfügung: ein grundsätzlich funktionierender Markt von GÜTERBAHNEN und Fahrzeughaltern und beispielsweise Expresstrassen für die dispositive Bevorrechtigung.

Die Notwendigkeit, bei Energietransporten Veränderungen (Mehrverkehre, veränderte Transportwege und -mengen) als Folge der russischen Invasion in der Ukraine und den daraus folgenden Auswirkungen auf die Versorgung mit fossilen Energieträgern und Rohstoffen zu bewältigen, steht außer Frage.

Die Schienentransportmärkte der dabei im Fokus stehenden Energieträger (Stein-)Kohle und Mineralölprodukte sind schon derzeit sehr unterschiedlich und nach unserer Einschätzung auch hinsichtlich von etwaigen Zusatzbedarfen nicht deckungsgleich. Wesentliches Merkmal von Transporten von Mineralölprodukten ist vor allem die übliche kurzfristige Planung und Beauftragung der Verkehre durch die verladende Wirtschaft. Nach den geltenden Regularien werden Trassen, die bereits im Jahresfahrplan vergeben wurden, durch unterjährig bestellte Trassen nicht verdrängt.

Limitierend auf zusätzliche Nachfrage wirken nach Einschätzung der GÜTERBAHNEN vor allem Wagenkapazitäten (insb. bei Kohle) sowie abgestuft Lokomotiven und Personal auf der Seite der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die baustellen- und störungsbedingten Verzögerungen sowie auch auf Teilabschnitten im Regelfall fehlende Kapazität in der Infrastruktur, insbesondere in „überlasteten Schienenstrecken“ - nicht jedoch eine generell zu geringe Netzkapazität.

Daneben wurden von GÜTERBAHNEN auch begrenzte Verladekapazitäten, eingegrenzte Verladezeiten, fehlende Kapazitäten von Serviceeinrichtungen, geringer Bestellvorlauf seitens der Verloader (insb. bei Mineralölprodukten, die weit überwiegend von der verladenden Wirtschaft mit einer Woche und teils geringeren Fristen bestellt werden) als Handlungsfelder genannt und weitere Vorschläge unterbreitet, die von allen Beteiligten gemeinsam geprüft werden sollten. Der Verordnungsentwurf bietet für die Verloader aller Energieträger keinen Anreiz, länger als fünf Tage vorher zu bestellen, obwohl dies eine verbesserte Effizienz der eingesetzten Ressourcen nach sich ziehen würde.

Die stattdessen favorisierten Instrumente der dispositiven (hier nicht ausdrücklicher Gegenstand) und planerischen Bevorzugung von Zügen, die Energie(träger) transportieren, könnten nach unserer Einschätzung wenig wirksam sein und beinhalten große Risiken für die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute ein planmäßiger Betrieb kaum noch stattfindet, was wiederum den verständlichen Wunsch von Politik und verladender Wirtschaft nach Bevorrechtigungversorgungskritischer Züge entstehen lassen konnte. Es steht gerade auf den stark belasteten Strecken (z.B. kompletter Rheinkorridor) konkret in Frage, ob hier noch ein geregelter SPNV möglich sein könnte. Sollte dieser kurzfristig über mehrere Stunden ausgesetzt werden müssen, wären auch Beschäftigte in kritischen Berufsgruppen massiv betroffen, die auf den SPNV angewiesen sind, um ihre Arbeitsstätte zu erreichen. Die Auslegung einzelner Trassen mit eventuell nur einzelnen Tagen oder Stunden Vorlauf kann zu einem kompletten Zusammenbruch des SPV und des übrigen SGV führen.

Um in der angespannten Situation mögliche Mehrbedarfe bewältigen zu können, sollte auf der Basis von Szenarien und der Analyse von infrastruktur- und EVU-seitigen Engpässen ein Portfolio von gezielten Maßnahmen verabredet werden.

Zu den mit der Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Zwischen heutigen Verkehren und zusätzlichem Bedarf wird nicht unterschieden. Der Nachweis, dass die Bedingungen nach § 1 Abs. 3 erfüllt ist, kann vom Empfänger der Erklärung, der DB Netz AG, nicht fachkundig überprüft werden, so dass die genannten Bedingungen vermutlich leerlaufen würden. Auch wird kein notwendiger Mindestumfang von Energie(trägern) in einem Zug genannt, ebenso wie keine präzise Angabe erfolgt, welche Stoffe zum Begriff aus § 1 Abs. 1 nun zählen und welche nicht. Kritisch ist auch zu sehen, dass beispielsweise für den Betrieb von Kraftwerken auch die Versorgung mit Hilfsstoffen sowie verlässliche Abtransporte erforderlich sind, ohne die eine Brennstoffversorgung allein keinen Nutzen bringt. So oder so wäre aber davon auszugehen, dass erhebliche Teile des Schienengüterverkehrs die Bedingungen tatsächlich oder nach Einschätzung der Verlager/EVU erfüllen – und somit auch zahlreiche Trassen von anderen Verkehren/Verkehrsarten betroffen sein könnten.
2. Die Formulierung „Dabei haben Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen darauf zu achten, dass der Ablauf anderer Verkehre nicht mehr beeinträchtigt wird, als dies zur Sicherstellung des übergeordneten Interesses der Versorgung mit Energieträgern erforderlich ist.“ ist unbestimmt und weder mess- noch überprüfbar. Insbesondere suggeriert die Formulierung, dass der privatrechtlich organisierte Betreiber der Schienenwege des Bundes, die DB Netz AG, eine öffentlich-rechtliche Funktion wahrnehmen könnte.
3. Wir halten die schon mit der üblichen Ausgabe von Fahrplänen im flexiblen Güterverkehr/Gelegenheitsverkehr bzw. im Störungsfall überforderte Organisation der DB Netz AG für nicht leistungsfähig genug, die Prüfungen des § 3 sach- und zeitgerecht durchzuführen, insbesondere wenn als Minimalfrist nur fünf Tage zur Verfügung stehen. Dadurch entstünden weitere negative Folgen auch für nicht durch Energietransporte betroffene EVU, die für ihre Auftraggeber Fahrpläne im flexiblen Güterverkehr/Gelegenheitsverkehr bestellen (müssen). Die Schritte würden einen erheblichen administrativen Aufwand bei DB Netz wie auch bei den EVU verursachen: Der Nachweis (nachzuprüfen), dass der Transport „notwendig“ ist, muss mit der Trassenbestellung bei DB Netz vorgelegt werden. Sobald dort ein Konflikt mit einer bestehenden Trasse festgestellt wird, muss zunächst koordiniert werden (ähnlich der Regelung im Netzfahrplan, jedoch für jede kollidierende Trasse; ob eine Koordinierung angesichts der final überragend starken Stellung des Energietransporteurs überhaupt Sinn macht, kann hier dahingestellt bleiben). Wenn durch den Koordinierungsversuch keine Auflösung des Problems möglich ist, gibt es anders als im Netzfahrplan kein Höchstpreisverfahren, sondern es muss

(müssen) bestehende Trassenverträge gekündigt werden und die Trasse dem Antragsteller angeboten und von diesem angenommen werden. Dabei muss DB Netz auch den mit anzumeldenden Bedarf an Serviceeinrichtungen bearbeiten bzw. an dritte Serviceeinrichtungsbetreiber weiterreichen und kann die Trasse eigentlich erst anbieten, wenn der besagte Dritte die Anfrage bejaht hat, wenn nicht erhebliches Chaos in den Serviceeinrichtungen in Kauf genommen werden soll- Die Möglichkeit der BNetzA, sich die Einzelheiten vortragen zu lassen, würden zusätzlichen Aufwand für die DB Netz mit sich bringen.

4. Eine kurzfristige, fristlose Kündigung einer Trasse, gegen die es kein Rechtsmittel gibt, macht einen leidlich geplanten Schienen(güter)verkehr unmöglich und verursacht schon im Einzelfall erhebliche Folgen und Folgeschäden. Auf die Umlaufplanung bauen Lok- und Personalplanung bei den EVU auf, die verladende Wirtschaft müsste in diesen Fällen mit Abtransport- bzw. Lieferausfällen umgehen. Die Verpflichtung eine Alternative zu unterbreiten, ist dabei aus unserer Sicht nicht ausreichend bzw. zu schwammig formuliert. Die Erfahrungen mit der Konstruktion von Umleitungsfahrplänen infolge von Baustellen durch die DB Netz AG zeigen, dass sehr häufig keine akzeptable Qualität angeboten wird. Es fehlen Vorkehrungen dagegen, dass von Trassenkündigungen überproportional bestimmte Verkehrsarten betroffen wären.
5. Der lapidare Hinweis, dass Schadenersatz (nur) auf der Grundlage der Regelungen des EnSiG geleistet wird, ist in keinster Weise ausreichend und akzeptabel. Das EnSiG enthält nach unserer Einschätzung keine anwendbare Rechtsgrundlage für Entschädigungszahlungen aufgrund der Kündigung von Trassen, insbesondere auch nicht die auf Nachfrage genannten §§ 11 und 12 EnSiG. Sofern die Bundesregierung die Angelegenheit weiterverfolgt, muss eine unstreitige und präzise Anspruchsgrundlage geschaffen werden, dass der einem EVU entstehende Schaden vollständig, das umfasst auch Folgeschäden bei der Rückfahrt/Leerfahrt im Anschluss an die verunmöglichte Fahrt, ersetzt wird. Die Regelung müsste auch enthalten, dass die Begünstigten schadenersatzpflichtig sind, dass die Pflicht zum Ersatz des Schadens aus der entsprechenden Kündigung des bestehenden Trassenvertrages durch DB Netz entsteht und wie Streitfragen unabhängig geklärt werden können. Es müsste weiterhin sichergestellt sein, dass den EVU durch eine fremdverursachte Kündigung keine (Storno-)Kosten entstehen und es muss sichergestellt werden, dass Stornokosten unterhalb der vorgesehenen Bestellfrist zumindest für Energiezüge ausgeschlossen sind.
6. Wie bereits auch in den Konsultationen im Vorfeld mehrfach dargestellt, gibt es nicht zu jedem Lastlauf einen passenden Leerlauf. Gerade im Sinne der Kapazitätsschonung müssten Doppel-Leerzüge und Dreiecksverkehre möglich sein.

7. Eine erste Verprobung der umfangreichen Liste der Quelle-Senke-Beziehungen mit GÜTERBAHNEN hat ergeben, dass - an DB Netz übermittelte - Relationen nicht berücksichtigt wurden, weil es offenbar keinen Abgleich der Daten gab. Dafür stehen andere Relationen mehrfach in der Liste, ebenso wie „Senken“ wie beispielsweise Westerland, bei deren Belieferung keine relevanten Engpässe für (weitgehend unveränderte) Energietransporte zu erwarten sind. Auch vor dem Hintergrund, dass bei Tanklagern an nicht elektrifizierten Strecken oft ein EVU-Wechsel stattfindet, müssten die Bedingungen auch bei einer Trassenbestellung für Teilrelationen gelten, wenn das Partner-EVU und der Zielbahnhof in der Trassenbestellung an geeigneter Stelle vermerkt wird. Konkret wurde bemängelt, dass in der Tabelle der „Sonstigen Energieträger, insbesondere Kohle“ die Relation AWHOH (Hamburg-Waltershof) – HBDD (Beddingen) fehlt.
8. Wie mit grenzüberschreitenden Zügen (die bei den Quelle-Senke-Beziehungen in großem Umfang angegeben werden...) konkret an den Grenzbahnhöfen umgegangen werden soll, ist nicht geregelt.
9. In § 3 (2) müsste präzisiert werden, dass der Konstruktionsspielraum sich auf zwei Stunden rund um die beantragte Abfahrts- oder Ankunftszeit bezieht, weil sonst der Text ohne Bezug, worauf sich diese Abweichung überhaupt bezieht, leerliefe.
10. Sonderregelungen für Großtransformatoren (§ 2) sind grundsätzlich weder erforderlich noch schädlich und wurden daher hier nicht näher betrachtet.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer