



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Friedrichstraße 186 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Friedrichstraße 186 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 30. Mai 2016

Stellungnahme zum Entwurf des „Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. nimmt hiermit Stellung zum Entwurf des „Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“ (Drs. 18/8334).

Das Gesetz setzt die RiL 2012/34/EU und zahlreiche dort enthaltene, vor allem infrastrukturbezogene Vorgaben zur Förderung des intramodalen Wettbewerbs in nationales Recht um und bündelt darüber hinaus verschiedene vorhandene Quellen des Eisenbahnrechts bzw. passt diese an.

Es stärkt insbesondere die Rolle der Regulierungsbehörde, sieht erstmals ein Instrumentarium zur Dämpfung des Trassenpreisanstiegs vor und dehnt die Genehmigungspflicht für Stilllegungen auf Serviceeinrichtungen aus.

Weitergehende Impulse, insbesondere die nach EU-Recht mögliche Orientierung an den Grenzkosten für die Bepreisung von Zugfahrten sowie eine stärkere wirtschaftliche, rechtliche und personelle Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber oder das vom Bundesrat geforderte gesetzliche Verbot (jenseits der Regelungen der bis 2019 begrenzten LuFV II), Gewinne aus der Infrastruktur dem Konzern zuzuführen sowie die Kritik der Länderkammer an der Höhe des Verzinsungsanspruchs der DB Netz AG, wurden bedauerlicherweise von der Bundesregierung nicht aufgegriffen, so dass die wettbewerbsfördernden Impulse des Gesetzes begrenzt bleiben werden.

Unter dieser Einschränkung wird gleichwohl die grundsätzliche Zielrichtung von den Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr begrüßt. Das Gesetzgebungsverfahren sollte zügig abgeschlossen werden, um die lange überfälligen Verbesserungen in Kraft zu setzen und den Blick frei zu machen für weitergehende Reformen.

Denn ungeachtet der insgesamt breiten Zustimmung zu den wesentlichen Neuerungen des vorliegenden Gesetzesentwurfs sehen die Wettbewerbsbahnen – auch in Würdigung der enttäuschenden Vereinbarungen zur „politischen“ Säule des 4. Eisenbahnpakets der EU im Trilog-Verfahren – weitergehenden gesetzgeberischen Handlungsbedarf, um die Potenziale eines fairen Wettbewerbs zu erschließen. Dies gilt sowohl für den zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene notwendigen intramodalen Wettbewerb als auch in noch stärkerem Maße für die Bedingungen, unter denen die Schienenbranche im intermodalen Wettbewerb nach dem Willen der Politik wachsen soll.

Angesichts der fortgeschrittenen Beratung sowie der bereits verstrichenen Umsetzungsfrist der RiL 2012/34/EU konzentriert sich die folgende Stellungnahme daher auf Änderungsvorschläge, die in einem zügigen Gesetzgebungsverfahren bewältigt werden können. Die Punkte 1) bis 12) beziehen sich auf das ERegG, der 13) auf die Vorschläge der Regierung zum AEG und der Punkt 14) auf die zwischenzeitlich angestoßene Diskussion um die Mindesthaftpflichtsumme für EVU. **Grün hinterlegt** sind konkrete Textänderungsvorschläge (fett und unterstrichen).

- 1) Bedauerlicherweise bestimmt die ungelöste Frage der **Binnenverteilung der SPNV-Regionalisierungsmittel** zusammen mit der vorgeschlagenen „**Trassenpreisbremse**“ derzeit den Terminplan zur Beratung des vorliegenden Gesetzentwurfs, obwohl ersteres sachlich nicht zum Regelungsbereich der Eisenbahnregulierung gehört und das Ziel der Begrenzung des Trassenpreisanstiegs bereits durch die vorgesehene Anreizsetzung erreicht werden soll.

Um den intermodalen Wettbewerb zu fördern, wäre eine Senkung der Infrastrukturkosten und damit der Trassenpreise ein probates Mittel. Mindestens erforderlich ist jedoch eine Minimierung des Anstiegs. So richtig und zentral die Forderung nach einer Begrenzung des Trassenpreisanstiegs ist, so problematisch ist das vorgeschlagene Konstrukt.

Grundsätzlich sind aus Sicht des Netzwerks Verfahren zu bevorzugen, mit deren Hilfe effektive Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit – dazu gehören sowohl die Kostensenkung als auch die Erhöhung von Auslastung - bei den Infrastrukturbetreibern identifiziert und implementiert werden können.

Sowohl die vorgeschlagene Anreizsetzung, noch mehr jedoch eine gesetzliche Trassenpreisbremse überlassen im Wesentlichen dem Infrastrukturbetreiber die Wahl der konkreten Mittel zur Begrenzung des Trassenpreisanstiegs, was – unter der Maßgabe des Vollkostenprinzips - tendenziell das Risiko fördert, sich auf schematische und wenig marktkonforme Einsparstrategien zu konzentrieren.

Die vom Bundesrat verlangte gesetzliche Begrenzung des Trassenpreisanstiegs auf die Höhe der Steigerung der Regionalisierungsmittel im SPNV (1,8 Prozent p.a. bis 2031) würde bei Wahrung des Vollkostenprinzips mindestens für den Schienenpersonenfernverkehr, nach Auffassung des Netzwerks jedoch auch für den SGV, das Risiko beinhalten, ungedeckte Kosten des Infrastrukturbetreiber alleine durch überproportionale Trassenpreissteigerungen auffangen zu müssen. Daran ändert auch die im Entwurf in § 36 (2) ERegG-E vorgesehene Bildung eines scheinbar abgeschlossenen SGV-Segments vermutlich nichts.

Dies würde die Kostensituation dieser beiden eigenwirtschaftlich zu betreibenden Segmente des Schienenverkehrs massiv belasten und das Risiko von Verkehrsaufgaben und damit wiederum der Schmälerung der Trassenerlöse beim Infrastrukturbetreiber erhöhen.

Sofern der Gesetzgeber die politischen Zusagen der Bundesregierung gegenüber den Ländern zur Einführung einer gesetzlichen Trassenpreisbremse umsetzen will, kommt zur Begrenzung dieses Risikos nach Auffassung des Netzwerks prioritär ein Ausgleich etwaiger Defizite des Infrastrukturbetreibers durch Ausgleichszahlungen des Bundes in Frage. Sofern eine solche Zusage seitens des Bundes nicht gegeben wird, kommt nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen nur eine einheitliche „Trassenpreisbremse“ (in Höhe der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel) für alle Verkehrsarten in Frage.

Da beide Varianten weitreichende politische und unternehmerische Konsequenzen hätten, schlugen die Wettbewerbsbahnen vor, eine entsprechende Regelung durch ein intensives Monitoring zu begleiten und speziell zu dieser marktlichen Frage die Frequenz der Berichterstattung durch die Bundesnetzagentur zu erhöhen.

Aus diesem Grund sollte dann § 71 ERegG um den folgenden Satz 2 ergänzt werden.

„Abweichend von Satz 1 legt die Regulierungsbehörde ab 2018 den gesetzgebenden Körperschaften jährlich einen Bericht zur Entwicklung der regulierten Trassenentgelte und insbesondere den Erfahrungen mit der Anreizsetzung nach § 25 bis 39 dieses Gesetzes vor.“

- 2) Die vorgesehene **Differenzierung der Trassenpreishöhe nach Ländern** in § 37 ERegG-E beeinträchtigt aus Sicht des Schienengüterverkehrs die notwendige Transparenz und Klarheit für Planung und Kalkulation bei EVU und Infrastrukturbetreiber, produziert zusätzlichen Aufwand und steht im Widerspruch zur Vorgabe aus Artikel 29 (2) der Richtlinie 2012/34/EU, die Entgeltregelung nach netzweit gültigen Grundsätzen auszurichten. Das Vorhaben sollte – sofern weiter verfolgt – nicht im Schienengüterverkehr vorgesehen werden.
- 3) Der Vorschlag des Bundesrates unter der laufenden Nummer 14, die Anforderungen an **Befreiung von der Anreizsetzung** auf „unvorhergesehene“ Einflüsse zu begrenzen, wird vom Netzwerk unterstützt.
- 4) Die notwendige **Unabhängigkeit des Netzbetreibers in § 8 ERegG-E** erreicht nicht das von der EU geforderte Mindestniveau, da nur die Doppelfunktion in beiden Aufsichtsräten ausgeschlossen sowie lediglich Trassenzuweisung und Entgeltgestaltung geschützt werden sollen. So wäre eine faktische Einflussnahme durch den Konzernvorstand auch künftig nicht wirksam ausgeschlossen bzw. es wird nicht die in Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU für den Fall fehlender Entscheidungsfreiheit vorgesehene Übertragung der Aufgaben der Investitionsentscheidung und der Finanzierung auf eine andere Stelle vorgeschrieben. Unabhängig getroffen werden müssen auch die Entscheidungen zur Infrastrukturentwicklung sowie zu Investitionen in Neubau und Ersatz.

§ 8 (4) Satz 1 ERegG-E sollte daher wie folgt ergänzt werden:

„In integrierten Unternehmen sind unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrechtzuerhalten und zu veröffentlichen, die die Einflussnahme von Dritten auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan, ~~und~~ die sonstige Zuweisung von Zugtrassen, ~~und~~ Entscheidungen über die Weegeentgelte, Entscheidungen zur Infrastrukturentwicklung sowie zu Investitionen in Neubau und Ersatz unterbinden.“

In der Begründung des Gesetzes sollte darüber hinaus klargestellt werden, dass „Dritte“ im Sinne des Gesetzes auch Angehörige anderer Unternehmen, die gesellschaftsrechtlich zur Muttergesellschaft des Infrastrukturbetreibers gehören oder mit ihr verbunden sind, sein können.

Weiterhin sollte § 8 (5) Satz 2 ERegG-E wie folgt ergänzt werden:

„Dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege dürfen keine Mitglieder der Aufsichtsräte, Vorstände oder Geschäftsführungen von integrierten Unternehmen und ihren Tochtergesellschaften sowie deren Angehörige angehören.“

- 5) Die Regulierungstätigkeit kann den Marktanteil der Schiene nicht direkt steigern. Daher sollte in der Formulierung der **Ziele der Regulierung** (§ 3 ERegG-E) der derzeitige Pkt. 1 der Aufzählung „vor die Klammer gezogen“ und mit der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit verknüpft und wie folgt formuliert werden:

„Ziel der Regulierung des Eisenbahnsektors ist die Steigerung des Anteils schienengebundener Personen- und Güterverkehre an Verkehrsaufkommen und –leistung durch eine höhere intra- wie intermodale Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere durch... (weiter ab Pkt. 2 des Gesetzentwurfs)“

In Nr. 5 sollte das Wort „**umweltfreundlichen**“ ergänzt werden.

- 6) Der in § 45 (2) Satz 3 ERegG-E mit dem Hinweis, dass ein durch die Regulierungsbehörde genehmigtes auch ein „billiges“ Entgelt im Sinne des 315 BGB ist, unternommene Versuch, die zivilrechtliche **Billigkeitskontrolle** künftig explizit auszuschließen, unterliefe zusammen mit der fehlenden ausdrücklichen Nennung der Rechtsschutzmöglichkeiten von betroffenen Nutzern gegen die Entscheidungen der Bundesnetzagentur den klaren Auftrag der RiL 2012/34/EU, effektiven Rechtsschutz beim behördlichen Verfahren zur Genehmigung der Entgelte zu gewährleisten.

Ob nach der Einführung eines behördlichen Genehmigungsverfahrens für die Entgelte eine zivilrechtliche Prüfungsmöglichkeit gem. § 315 BGB überhaupt noch bzw. parallel bestehen kann, muss hier zunächst unberücksichtigt bleiben.

Denn in § 45 oder 46 ERegG-E muss zunächst positiv geregelt werden, wie der lt. § 56 (10) der RiL 2012/34/EU geforderte „gerichtliche Nachprüfbarkeit“ erlangt werden kann. Hierzu finden sich derzeit überhaupt keine Aussagen im Gesetzentwurf.

Aus Sicht der Wettbewerbsbahnen ist der klassische Rechtsweg gegen verwaltungsbehördliche Entscheidungen wegen der i.d.R. großen Zahl potenziell Betroffener (EVU) sowie der beabsichtigten Einführung der Beschlusskammerverfahren nicht geeignet, einen vergleichbaren Rechtsschutz zu gewähren, wie ihn die derzeitige Regelung bietet, die in zahlreichen erfolgreichen Verfahren ihre Berechtigung nachgewiesen hat.

Selbst unter der Annahme, dass die Regulierungsbehörde mit erheblichem Sachverstand und guter Marktkenntnis die Entgeltgenehmigung auf einem hohen Niveau vornimmt, müssen für die Betroffenen nicht nur das fehlerfreie Ermessen der Regulierungsbehörde im Verwaltungsverfahren sondern vollumfänglich und vor allem zu jedem Zeitpunkt die materiellen Grundlagen der Entscheidung gerichtlich überprüfbar sein.

Es liegt daher nahe, in § 45 oder 46 einen Rechtsweg zu den in diesen Fragen erfahrenen Zivilgerichten zu beschreiben werden, der ggf. auch Vorgaben zur Gerichtsorganisation beinhaltet.

Der bisher vorgesehene ersatzlose Ausschluss der Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB würde dagegen erhebliche verfassungs- und europarechtliche Verstöße mit sich bringen und die lobenswerte Einführung der ex-ante-Entgeltregulierung wieder zurücknehmen.

- 7) Die aus der EIBV übernommenen „Überlastungsverfahren“ in den §§ 55, 58 und 59 des Entwurfs haben sich in der Vergangenheit nicht als wirksames Instrumentarium erwiesen und sollten in der Sache geändert werden.

Es ist zu erwarten, dass die stärkere Umsetzung der Pläne nach § 59 ERegG-E in vielen Fällen zu einer Verminderung des Ausbaudrucks an anderen Stellen führen würde und somit volkswirtschaftlich sinnvolle Vorzieheffekte generiert werden könnten.

Während der Aufbau des Verfahrens (Erklärung zum überlasteten Schienenweg, Kapazitätsanalyse, Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität) noch als in sich schlüssig, wenn auch möglicherweise verkürzbar begriffen werden kann, fehlt in letzter Konsequenz eine Durchsetzungsmöglichkeit gegenüber dem Infrastrukturbetreiber, das Ergebnis des Plans lt. § 59 Abs. 1 ERegG-E umzusetzen sowie eine eindeutige Klärung, wer die hierfür notwendigen Kosten zu tragen hat. Es herrscht auch zu geringe Transparenz über Zahl und Stand/Ergebnis der durchgeführten Verfahren. So findet sich auch im aktuellen „Infrastrukturzustands- und –entwicklungsbericht 2015“ der DB Netz AG im Kapitel „Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme“ keinerlei Hinweis auf entsprechende Verfahren.

Der in der Gegenäußerung eingebrachte Vorschlag der Bundesregierung, in einem zusätzlichen Abs. 5 (gemeint ist sicher 6) in § 59 ERegG-E eine Ermächtigung für die Aufsichtsbehörde zur Festsetzung eines Zwangsgeldes von bis zu 500.000 Euro zur Durchsetzung von Anordnungen zum pflichtgemäßen Abschluss des Überlastungsverfahrens vorzusehen, ist zielführend und sinnvoll und sollte daher in das Gesetz aufgenommen werden.

Auch diese Maßnahme klärt jedoch in letzter Konsequenz nicht die Finanzierung der Maßnahme für den Infrastrukturbetreiber. Aus Sicht von NEE sollte ein gesetzlich fixierter „Bypass“ zumindest bei Infrastrukturen des Bundes das Scheitern der Umsetzung alleine an den abweichenden Planungszeiträumen vor allem des in § 59 (3) ERegG-E erwähnten Bundesschienenwegeausbaugesetzes vermeiden helfen.

Dementsprechend sollte § 59 (3) Satz 2 ERegG-E wie folgt ergänzt werden:

„Die Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen richtet sich, sofern die Maßnahmen durch den Betreiber der Schienenwege nicht ausschließlich selbst finanziert werden, bei Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, **das hierfür spezielle Mittel vorsehen muss, und den verfügbaren Bundeshaushaltsmitteln, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht und den verfügbaren Landeshaushaltsmitteln.**“

Die Streichungsvorschläge tragen der Tatsache Rechnung, dass der jeweilige Haushaltsgesetzgeber ohnehin eine entsprechende Entscheidung treffen muss, die allerdings beim Bund durch die Aufnahme eines speziellen und budgetierten Kapitels dem Grunde nach beim Beschluss des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorweg genommen würde.

Innerhalb des bereits aus der EIBV übernommenen Systems fällt daneben auf, dass die jetzt in § 58 (3) ERegG-E vorgesehene **Frist** für die - sinnvolle - **Kapazitätsanalyse** mit „**sechs**“ Monaten unnötig

lang ist und auf „drei“ Monate verkürzt werden könnte, da die relevanten Daten bereits bei der davor liegenden Erklärung zum „überlasteten“ Schienenweg erhoben wurden und demnach beim Infrastrukturbetreiber und der Behörde vorliegen.

- 8) Die aus der EIBV übernommenen Vorgaben für die Priorisierung der Zuweisung von Verkehrsarten im Anschluss an ein erfolglos beendetes Koordinierungsverfahren bei der **Netzfahrplanerstellung** in § 52 (7) ERegG-E stellen aus Sicht der Betreiber des Schienengüterverkehrs keine grundlegende Hilfe dar. Ein großer und wachsender Anteil der Güterverkehre muss kurzfristig geplant und durchgeführt werden, weil sich die Planung in erster Linie aus den Anforderungen der verladenden Wirtschaft ergibt. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG hat auf der Ebene der Netzfahrplanung die sich zu diesem frühen Zeitpunkt ergebenden Konflikte zwischen Güter- und Personenverkehr bisher in größtem Umfang durch Abstimmung lösen können – allerdings sieht die Praxis im tatsächlich gefahrenen Verkehr in erheblichem Umfang aus den geschilderten Gründen anders aus. Dies führt auch zu unerwarteten Konflikten, die allerdings betrieblich gelöst werden müssen und beim Schienengüterverkehr in der Regel dazu führen, dass den (vermeintlich) schnelleren Personenverkehren der Vorrang eingeräumt wird. Dies hat wiederum erhebliche Mehrkosten (für Energie und Personal) sowie Zeitverluste und damit in manchen Fällen auch Qualitätsprobleme zur Folge. Insofern stellt sich jenseits der gesetzlichen Fixierung von Kriterien für die langfristige Fahrplanerstellung vor allem die Aufgabe, durch einen grundlegenden, IT-unterstützten Umbau des Fahrplansystems neben der Einführung eines Deutschland-Takts im Personenverkehr auch eine frühzeitige Vergabe von Kapazitäten auf der Basis von Erfahrungswerten samt möglichst hoher Flexibilität in der kurzfristigen Trassenanmeldung im SGV zu gewährleisten. Die auf der Grundlage der EU-rechtlichen Vorgabe in § 47 (6) ERegG-E kodifizierte Verpflichtung von Infrastrukturbetreibern zur **vorsorglichen Kalkulation von Trassen** für den grenzüberschreitenden Güterverkehr weist hier die Richtung.

Eine Modifikation der aktuellen Vorgaben im ERegG, wie teilweise vom Bundesrat gefordert, ist daher aus Sicht des Netzwerks nicht zielführend.

Sollte die im Entwurf enthaltene Regelung beibehalten werden, sollte in der Begründung zu § 52 Abs. 7 ERegG-E jedoch mindestens klargestellt werden, dass auch Güterverkehre „vertaktet“ (im Sinne von § 1 Abs. 23 des Gesetzentwurfs) und/oder „ins Netz eingebunden“ sein können.

- 9) Die intensive Bautätigkeit im Bestandsnetz in den kommenden Jahren hat gravierende Folgen für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und die Produktionsqualität. Der Ansatz eines „besonderen Zuweisungsverfahrens“ zur speziellen Regelung von **knappen Fahrwegkapazitäten bei Baumaßnahmen** in § 44 ERegG-E ist grundsätzlich richtig, allerdings in der konkreten Form nicht hilfreich, da zu geringe gesetzliche Anforderungen konkret formuliert werden. Aus Sicht der Wettbewerbsbahnen muss der Infrastrukturbetreiber gesetzlich zur Aufnahme weitergehender Kriterien in die Schienennetznutzungsbedingungen und eine damit möglicherweise einhergehende Änderung seines betrieblichen Vorgehens gezwungen werden.

Im Einzelnen sollte § 44 (1) Satz 4 ERegG-E wie folgt ergänzt werden:

„Es muss auf der Basis der tatsächlichen durchschnittlichen Regel- und Gelegenheitsverkehre aus einem mindestens einjährigen zurückliegenden Zeitabschnitt Kriterien für die Bewertung der Umleitungsfähigkeit der Verkehrsarten beinhalten, die nach vorheriger Absprache mit benachbarten Infrastrukturbetreibern ermittelt wurden, weiterhin sicherstellen, dass benannte Umleitungsstrecken ihrerseits durchgehend frei von zeitweisen Einschränkungen sind, gewährleisten, dass die Erreichbarkeit von Ver- und Entladern mit Gleisanschluss auch während der Bauphase im Bedarfsfall mindestens zweimal binnen 24 Stunden gewährleistet ist, und eine Veröffentlichung der eingeschränkten Schienenwegkapazität auf die einzelnen Verkehrsarten durch den Betreiber der Schienenwege vorsehen sowie grundsätzlich berücksichtigen, dass das Bauverfahren angewandt wird, das die geringsten Behinderungen für den laufenden Verkehr verursacht.“

In § 44 (2) ERegG-E sollte der folgende Satz ergänzt werden:

„Flexible Umleitertrassen sollen als Beitrag des Infrastrukturbetreibers zu den Betriebserschwerungskosten der beeinträchtigten Trassennutzer sowie zur Entzerrung der Umleiterverkehre über die Als-ob-Bepreisung hinaus finanziell incentiviert werden.“

- 10) Die ebenfalls sinnvolle Maßnahme, die **Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS** durch eine unterschiedliche Bepreisung der Netznutzung zu incentivieren, enthält als zentralen strukturellen Fehler die Anforderung, eine Spreizung von Trassenentgelten für den Infrastrukturbetreiber erlösneutral zu gestalten, wobei hier in der Logik des Trassenpreissystems auf den jeweiligen Gültigkeitszeitraum des Trassenpreiskataloges abgestellt werden müsste. Statt einer schlichten Spreizung, durch die der Infrastrukturbetreiber lediglich in Form zutreffender Modellrechnungen betroffen wäre, muss der Infrastrukturbetreiber zum Partner in einem branchenweiten business case „ETCS-Einführung“ werden. Die Dauer der Migration der Leit- und Sicherungstechnik zu ETCS führt aktuell zu sehr hohen und i.d.R. aber auch im Langfristzeitraum zu einer wirtschaftlichen Amortisation der Anfangsinvestitionen beim Netzbetreiber. Die positiven wirtschaftlichen Effekte für die Infrastrukturen werden derzeit auch in der EU tiefer untersucht und ergeben sich schon aus dem Zwang der Reinvestition im Bereich der abgängigen Sicherungsanlagen. Zudem sorgt die Sicherungstechnik ETCS auch für zusätzliche Kapazität, was beispielsweise in Großbritannien und Dänemark bereits erkannt wurde. Ohne Neubau von Infrastruktur, alleine durch die Implementierung von ETCS wird es dort mehr Trassen und dadurch auch höhere Einnahmen für die Infrastrukturbetreiber geben. In noch viel negativerem Maße muss dagegen die Belastung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Halter von Triebfahrzeugen bewertet werden. Diese müssen eine Vielzahl an On-Board-Units (OBU) auf ihren Fahrzeugen installieren. Neben der nun neuen ETCS-OBU sind die herkömmlichen OBU-Altsysteme ebenfalls auf den Fahrzeugen vorzuhalten und zu betreiben, um den unterschiedlichen Ausrüstungsstand in der Infrastruktur abbilden und die Fahrzeuge freizügig einsetzen zu können.

Die Vorteile liegen somit bei den Infrastrukturbetreibern, die Nutzer werden dagegen einseitig und unmittelbar belastet. Eine Spreizung belastet jene Halter besonders stark, die mit verhältnismäßig niedrigen Laufleistungen und/oder auf beschränkten Teilen der Infrastruktur verkehren. Eine ETCS-Incentivierung darf nicht zum Ergebnis haben, die wirtschaftliche Situation dieser Teile des SGV noch schwieriger zu gestalten als bisher. Vielmehr muss das System darauf angelegt sein, die positiven betriebswirtschaftlichen Effekte, die der Infrastrukturbetreiber im Zuge der zunehmenden ETCS-Migration erzielt, frühzeitig in Form einer Trassenpreissenkung an die Vorreiter der ETCS-Fahrzeugausrüstung auszuschütten. Dies

würde zudem einen Boosteffekt bei der Ausrüstung mit diesen Systemen nach sich ziehen. Die gesetzliche Vorgabe der „Erlösneutralität“ muss daher auf einen hinreichend langen Zeitraum bezogen und ein Verschlechterungsverbot für die Nutzer der bewährten Leit- und Sicherungstechnik bei der Trassenentgeltgestaltung zumindest auf mittlere Sicht festgeschrieben werden, sofern keine Direktförderung der frühzeitigen ETCS-Ausrüstung als Alternative gewählt wird.

- 11) Die in § 17 ERegG-E vorgesehene Befugnis zur **Daten-Erhebung** sollte zur Minimierung des Gesamtaufwandes auf noch nicht an anderer Stelle erhobene Daten beschränkt werden.

Der § 17 (1) ERegG-E sollte daher wie folgt beginnen:

„Soweit Daten nicht bereits bei anderen Behörden des Bundes oder der Länder oder der Europäischen Union vorliegen, führt die Regulierungsbehörde zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben...“

In § 17 (2) Nr. 2 ERegG-E sollte der Buchstabe i) mit dem folgenden Text ergänzt werden:

„den Energieverbrauch, den Umfang der Durchleitung von Bahnstrom, die Zugehörigkeit von Triebfahrzeugen und Wagen zu Emissionsklassen.“

Als neuer Absatz 4 sollte der folgende Text eingefügt werden:

„Sämtliche Erhebungsergebnisse werden unter Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen zeitnah nach Abschluss der Erhebung öffentlich durch die Regulierungsbehörde publiziert.“

- 12) Die Regelungen zum **Geschäftsplan** der Infrastrukturbetreiber (§ 9 ERegG-E) sollten entsprechend des europarechtlichen Auftrages auch eine Darstellung der Mittelherkunft (Öffentliche Hand, Unternehmen, Haushalte, Programme) verpflichtend vorgeben. Art. 8 (3) der Ril 2012/34/EU sieht vor, dass sich die Zugangsberechtigten auch zur „Art, Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur“ äußern sollen können, so dass diese Informationen wesentlich sind.

§ 9 Satz 1 ERegG-E sollte daher wie folgt gefasst werden:

„Jeder Betreiber der Schienenwege hat einen Geschäftsplan zu beschließen, der auch die geplanten Investitions- und Finanzierungsprogramme sowie die Herkunft der hierfür geplanten Mittel enthält.“

- 13) In § 6 (4) AEG sollte die Frist für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde zur **Unternehmensgenehmigung** von „drei“ auf „einen“ Monat verkürzt werden, da dies nach der vorgesehenen notwendigen „Vorlage aller erforderlichen Unterlagen“ ausreichend ist.

- 14) Die in § 14b AEG vorgesehene preissteigerungsbasierte Anpassung der **Mindesthaftpflichtsumme** auf (zweimal je Versicherungsperiode) 14 Mio. Euro je EVU ist nachvollziehbar und angemessen. Eine deutlich darüber hinausgehende Steigerung, wie Sie teilweise in den vergangenen Wochen gefordert wurde, ist aus Sicht des Netzwerks nicht erforderlich. Die Mindestdeckungssumme orientiert sich nie am zu erwartenden Höchstschaden, sondern sie stellt eine Größenordnung an Deckungssumme dar, die ausreicht den

überwiegenden Teil der zu erwartenden Schadenfälle abzudecken. Dies gilt für alle gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtversicherungen in Deutschland.

Die Mindesthaftpflichtversicherungssumme gewährt aber auch nur einen unvollständigen Blick auf die Realität, denn in der Praxis sind bereits heute EVU mit einem umfangreichen Verkehrsangebot angemessen und in der Regel über die Mindesthaftpflichtversicherungssumme hinaus gegen Haftpflichtschäden versichert. Fälle von festgestellter Unterversicherung sind nicht bekannt. Auch in der Zukunft wäre bei eventuell denkbaren Schäden die Wahrscheinlichkeit einer Unternehmensinsolvenz gering, die teilweise angesprochenen Risiken für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem solchen Fall sind durch den Vorrang vor Lohn- gegenüber Schadenersatzforderungen von Dritten im Fall der Insolvenz ebenfalls beschränkt.

Die Erhöhung der Mindesthaftpflichtversicherung leistet insofern vor allem keinen Beitrag zur Erhöhung der bereits sehr hohen Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Umgekehrt beinhaltet sie die Möglichkeit, entgegen der Intention des Gesetzes den Wettbewerb im Schienenverkehr faktisch zu erschweren und zu beschränken. So liegt im Vergleich im Straßengüterverkehr die Mindesthaftpflichtversicherungssumme deutlich niedriger als die aktuelle Höhe im Schienenverkehr.

Von einer Erhöhung über das vorgesehene Niveau hinaus – selbst bei einer denkbaren, aber in der Praxis schwer handhabbaren Staffelung – würden vor allem kleinere und junge Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen sein, so dass neben zahlreichen anderen Erschwernissen auch die Finanzierung der Haftpflichtversicherung ein wettbewerbsschädliches Markteintrittshindernis wäre. Bei aller Vorsicht würde die individuelle Zusatzbelastung von Unternehmen durch höhere Prämien nach einer marktlichen Analyse Mehrkosten bis in den sechsstelligen Bereich pro Jahr zur Folge haben können.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer