

FlixTrain Stellungnahme zum Referentenentwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), Stand 14.12.2020

Einleitung

Mit einer sehr kurzen Stellungnahmefrist wurde der Referentenentwurf zur Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes am zweiten Dezember in die Verbändeanhörung gegeben. Aus Sicht der Wettbewerber und Neueinsteiger ist der Entwurf enttäuschend und bleibt hinter den Erwartungen zurück. Mit dem Entwurf lässt sich das Ziel des ERegG, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu stärken und mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen, nicht erreichen. Die für eine Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene notwendigsten Maßnahmen, wie Vorgaben zur Optimierung der Strukturen der DB sowie eine Abkehr vom Prinzip der Vollkostendeckung bei den Trassenentgelten oder zumindest eine Anpassung der Trassenpreisgestaltung wurden bewusst nicht aufgegriffen. Hinsichtlich der Ausklammerung wichtiger und von den Verbänden und Zugangsberechtigten adressierten Änderungsvorschläge legte das BMVI ein zusätzliches Dokument (im Folgenden „Ausschlusspapier“ genannt) bei, dessen Begründungen jedoch wenig überzeugen. Grob zusammengefasst wurde jeder progressive und notwendige Vorschlag mit dem Hinweis verworfen, dass man um eine 1:1-Umsetzung der EU-Vorgaben bemüht sei. Damit wird jedoch verkannt, dass auch der nationale Gesetzgeber bei Einhaltung der europäischen Rechtsrahmen durchaus Änderungen und Maßgaben schaffen kann, welche die Wettbewerbssituation deutlich verbessern können. Dass dies nicht geschehen ist, muss als klare politische Entscheidung gegen den Wettbewerb gewertet werden.

Da eine Vielzahl der Punkte unserer letzten Stellungnahme aus Dezember 2019 nicht berücksichtigt wurden, haben diese Punkte weiterhin Bestand und werden im Folgenden ebenfalls erwähnt.

§ 1 Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Abs. 28 / 29

Auch wenn der Referentenentwurf Vorgaben hinsichtlich der Möglichkeiten eines integralen Taktahrplanes gibt, fehlt beispielsweise eine konkrete Definition für „Systemtrassen“. Ebenso bedarf es weiterhin einer Schärfung der Definition der „tragfähigen Alternative“. In der Praxis ist dies oft umstritten und führt unter Umständen beim Zugang zu Serviceeinrichtungen zu unbefriedigenden Ergebnissen, bei denen EVUs enorme Umwege in Kauf nehmen müssen. Dies ist weder aus ökologischer noch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll.

§§ 8 – 8d Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege etc.

Der Entwurf sieht leider keinerlei Verschärfungen der Vorschriften §§ 8 – 8d vor, um den strukturellen Nachteilen eines integrierten Konzerns entgegen wirken zu können. Aktuell sind enorme finanzielle Zuwendungen des Bundes für den DB-Konzern geplant (Finanzmittel aus Klimaschutzpaket und Corona-Hilfen), die deutlich zeigen, wie groß negative Auswirkungen für den Wettbewerb sein können. Es muss in einem freien und geöffneten Schienenmarkt sichergestellt sein, dass die Mittel den Wettbewerb nicht verzerren und über die Infrastruktur allen Marktteilnehmern gleichermaßen zugutekommen. Mit einer echten Trennung von Netz und Betrieb könnte man dieses komplizierte Geflecht und die Schwierigkeiten des integrierten Konzerns umgehen. Dies wäre rechtlich auch umsetzbar, da die europarechtliche Grundlage hierfür bereits existiert.

Auch wenn die Forderungen nach Regelungen zur beruflichen Mobilität in einem integrierten Konzern aus dem Entwurf ausgeklammert wurden, sind wir weiterhin der Ansicht, dass für den Wechsel zwischen Monopol- und Wettbewerbsbereichen innerhalb des DB-Konzerns Karenzvorschriften sinnvoll wären. Damit könnte das Diskriminierungspotenzial zumindest bis zu einem gewissen Grad ausgeschlossen werden. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen aus Dezember 2020.

§ 13 Serviceeinrichtungen

Abs. 2

Die explizite Bezugnahme auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen trägt zur Klarstellung bei.

Allerdings ist zu hinterfragen, ob die Einführung eines Höchstpreisverfahrens der tatsächlich richtige Hebel hinsichtlich des Zugangs bei Serviceeinrichtungen ist. Vorgaben für eine an den Realitäten angepasste Planung und Umsetzung von Serviceeinrichtungen wären aus unserer Sicht die sinnvollere Maßnahme. Auch ist zu prüfen, wie mit Erlösen aus Höchstpreisverfahren umzugehen ist, damit diese die richtigen Anreize setzen können. So wäre eine Verpflichtung sinnvoll, die Erlöse aus Höchstpreisverfahren für den Aus- oder Neubau der Serviceeinrichtungen einsetzen zu müssen.

Abs. 3

Es ist zu begrüßen, dass die Prüfung der Regulierungsbehörde nunmehr unabhängig von den Entscheidungen der Vorabprüfverfahren nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ist.

§ 19 Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Die Forderung nach einer Möglichkeit zu unterjährigen Änderungen der Nutzungsbedingungen wurde nicht in den Entwurf aufgenommen. Auch lehnte das BMVI ab, Regelungen über die Anwendung von Internetportalen im Gesetz festzuschreiben, da es hier keine Zuständigkeit der Eisenbahnregulierung geben könne. Allerdings wird dabei die hohe Relevanz von digitaler Infrastruktur verkannt, die unter bestimmten Umständen eine essenzielle Infrastruktur zum Betrieb von Eisenbahnen in Deutschland darstellt und daher eine Regulierung notwendig machen kann.

Abs. 6

Die Neufassung des Absatz 6 ermöglicht in Fällen einer besonderen Eilbedürftigkeit die geänderten beziehungsweise neu gefassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Hinweis auf die konkret drohende Beeinträchtigung der Ziele unverzüglich vorläufig in Kraft zu setzen. Allerdings bleibt hier unklar, wann konkret eine solche Eilbedürftigkeit bzw. konkret drohende Beeinträchtigung der Ziele der Regulierung anzunehmen sind. Hier bedarf es einer Klarstellung.

§ 25 Anreizsetzung

Hinsichtlich der Anreizsetzung nach § 25 sieht der Entwurf kaum Änderungen vor. Es wurde lediglich festgeschrieben, dass die Regulierungsbehörde das vom Betreiber der Schienenwege mitgeteilte Ausgangsniveau der Gesamtkosten und nun auch die mitgeteilte Betriebsleistung überprüft und

durch Verwaltungsakt festlegt. Damit wurde unserer Einschätzung nach nur der Status Quo rechtlich festgeschrieben. Die in unserer Stellungnahme aus Dezember 2019 dargelegten Gefahren der Verfehlungen der eigentlichen Ziele einer Anreizregulierung fanden keine Berücksichtigung.

§ 28 Inflationsfaktor, Produktivitätsfaktor

Die neu eingeführte Möglichkeit, bei noch nicht verfügbarem Produktivitätsfaktor einen entsprechenden Faktor aus irgendeinem Fünfjahreszeitraum wählen zu können, scheint nicht hinreichend konkret definiert zu sein. Wann ist ein solch entsprechender Zeitraum anzunehmen und wonach richtet sich dies genau?

§ 29 Regulierung durch Regulierungsvereinbarungen mit dem Betreiber der Schienenwege

Der Referentenentwurf des ERegG sieht keine Änderungen des § 29 vor und hat dies auch, wenig überzeugend, in dem Ausschlusspapier begründet. Dabei wird jedoch übersehen, dass immer noch sehr viele Punkte unklar und lückenhaft geblieben sind, die die Anerkennung der LuFV III als qualifizierter Regulierungsvereinbarung regeln sollen. Insbesondere die Frage wie genau die Qualitätskriterien der LuFV III Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten geben können. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme aus Dezember 2019 zu den §§ 29 und 30.

§ 31 Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Schienenwege

In dem Entwurf wird § 31 bislang nicht angesprochen. Aus unsere Sicht und aus gegebenem Anlass sehen wir die Notwendigkeit einer Klarstellung, dass die Vollkostendeckungspflicht nach § 31 Abs. 2 ERegG nicht gleichzusetzen ist mit der Pflicht zur Ausschöpfung des gesamten in der Obergrenze der Gesamtkosten enthaltenen kalkulatorischen Gewinns, sondern allenfalls eine Pflicht zur Deckung der pagatorischen Kosten entspricht. Daher besteht hinsichtlich der Trassenpreisbildung und der Zuordnung der Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket aus unserer Sicht keine Verpflichtung den zulässigen Gewinn vollständig auszuschöpfen.

§ 31a Ermittlung der Entgelte der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen

Wie auch bei der Ermittlung der Entgelte der Schienenwege bedarf es hier einer für die Zugangsberechtigten transparenten und nachvollziehbaren Preisbildung. Eine Anreizregulierung für die Entgelte der Personenbahnsteige scheint im Entwurf nicht festgelegt zu sein.

§ 35 Besondere Bedingungen bei Entgelten

Abs. 6

Der neu eingefügte Absatz 6 soll es ermöglichen, dass das Gericht nach § 123 VwGO eine vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen kann, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht. Hierzu braucht es keine Darlegung eines Anordnungsgrundes. Auch wenn dies für den Betreiber von Eisenbahnanlagen eine

Vereinfachung darstellt, bedeutet es im Gegenzug für die Zugangsberechtigten eine deutliche Einschränkung ihrer Rechte. Hier müsste eine verhältnismäßige Lösung angestrebt werden.

§ 36 Ausgestaltung der Entgelte

Trassenkosten stellen für Verkehrsunternehmen einen bedeutenden Teil der Gesamtkosten dar. Gemäß des Ausschlusspapiers des BMVI wird die Trassenpreisbildung im Referentenentwurf nicht adressiert. Eine Anpassung und Änderung der Preisbildung hätte einen deutlich positiven Effekt auf den Wettweber. Ein großer Streitpunkt im Rahmen der Entgeltfestsetzung stellt regelmäßig die Festsetzung der Vollkostenhöhe der einzelnen Marktsegmente dar. Bislang richtet sich die Bestimmung der Vollkostenanteile nach der relativen Markttragfähigkeit des jeweiligen Segmentes. Das Prinzip der Tragfähigkeit eines Segmentes richtet sich dabei nach der Elastizität der Nutzergruppen. In der Praxis und im aktuell besonderen Fall der Corona-Pandemie liefert dieses Vorgehen für die meisten EVUs keine befriedigenden Ergebnisse, weil sie die Realität nicht präzise abbildet. Eine einfache Lösung dieses Problems wäre die Reduzierung der Trassenpreise auf Grenzkostenniveau und eine Abdeckung des Restes durch Bundesmittel, wie in anderen EU-Mitgliedsstaaten der Fall. Infolge niedrigerer Trassenpreise könnten die Ticketpreise sinken und der Schienenverkehr insgesamt für den Kunden attraktiver werden.

In Anbetracht der politischen und gesellschaftlichen Ziele, die Fahrgastzahlen verdoppeln und den Verkehr auf der Schiene stärken zu wollen, muss die Ausgestaltung der Entgelte so festgeschrieben werden, dass dies auch tatsächlich realisierbar ist. Damit könnte die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern und der Wettbewerb im eigenwirtschaftlichen Verkehr gefördert werden.

Auch wird gemäß des Ausschlusspapiers die Kapitalverzinsung der DB Netz nicht im Referentenentwurf angesprochen. Wie bereits in unserer Stellungnahme aus Dezember 2019 erwähnt, sind wir der Ansicht, dass der Kapitalzins der DB Netz AG nicht auf das tatsächliche Risiko der DB Netz AG abstellt und demnach zu hoch ist. Aufgrund der Sonderstellung der DB Netz AG als bundeseigenes Unternehmen muss die Eigenkapitalverzinsung das Risiko adäquat abbilden und einer kapitalmarktorientierten Rendite entsprechen. Die Höhe der Eigenkapitalverzinsung muss demnach angemessen begrenzt oder sogar reduziert werden, um eine unnötige Verteuerung des Verkehrsträgers Schiene zu vermeiden.

Im Ausschlusspapier äußert das BMVI die Ansicht, die Corona-Pandemie zeige, dass es sehr wohl ein wirtschaftliches Risiko für den DB-Konzern gäbe. Das entspricht allerdings nicht der Realität. Denn die bedingungslose Aufrechterhaltung der Verkehre der DB Fernverkehr und die uneingeschränkt mögliche Weiterverschuldung der DB AG zeigen überdeutlich, dass die DB eben nicht den Realitäten des Marktes ausgesetzt ist, sondern sich offensichtlich der finanziellen Hilfe des Bundes sehr sicher sein kann.

Außerdem beachtet das BMVI den Umstand nicht, dass eine Trassenpreisbremse für die Anbieter des SPNV nicht gilt und diese wegen des Prinzips der Vollkostendeckung die kalkulatorischen Kostensteigerungen tragen müssen, die dem SPNV aufgrund der Trassenpreisbremse erspart bleiben.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Äußerungen der Stellungnahme aus Dezember 2019.

§ 39 Besondere Entgeltregelungen, leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen

In dem Ausschlusspapier erteilt das BMVI der Einführung klarer haftungsrechtlicher Vorgaben für Infrastrukturbetreiber eine deutliche Absage. Auch diese Begründung kann nicht überzeugen. Es wird deutlich, dass der Bund nicht bereit ist die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur und die volle Finanzierung zu übernehmen. Ein echtes Haftungsrisiko für die DB Netz AG scheint weiterhin nicht zu existieren und die Kosten werden auf die Zugangsberechtigten verteilt. Damit kann kein echter Anreiz entstehen, dass die DB Netz AG Strukturen und Prozesse optimiert.

§ 43 Abs. 4 Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen

Der neu eingeführte Absatz 4 ermöglicht dem Betreiber der Serviceeinrichtung die Kündigung unter bestimmten Umständen. Für Zugangsberechtigte bedarf es jedoch auch einer Möglichkeit zur Stornierung/Kündigung der Nutzungsverhältnisse. Diese Notwendigkeit zeigte sich besonders in der aktuellen Corona-Pandemie, in deren Folge Zugangsberechtigte ihre Verkehre einstellen und Serviceeinrichtungenstornieren mussten.

§ 44 Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität

Die Zuweisung der Kapazität auf Schienenwegen und in Serviceanlagen sollte möglichst zeitgleich und in Einheit erfolgen. Eine Trasse ohne passende Serviceanlage kann im Zweifel von einem EVU nicht sinnvoll genutzt werden.

§ 49 Rahmenvertrag

Nachdem die DB Netz AG die Entscheidung traf, künftig keine Rahmenverträge mehr anzubieten, gab es Versuche, sinnvolle Nachfolgeregelungen zu schaffen – allerdings bislang ohne Erfolg. Die umfangreichen Anpassungen für die Vorgaben der Rahmenverträge könnten deren Anwendung erleichtern. Allerdings bleiben viele wichtige Punkte zu unpräzise. Es bedarf außerdem einer Sicherstellung, dass die Restkapazitäten, die nicht für Rahmenverträge genutzt werden, sinnvoll und wirtschaftlich genutzt werden können. Anderenfalls hätten es open-access-Anbieter schwer attraktiv Verbindungen anbieten und weiter wachsen zu können.

Abs. 2

Nach dem neu eingeführten Absatz 2 sollen Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung der Genehmigung der Regulierungsbehörde bedürfen. Dies ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, jedoch bleibt unklar, unter welchen konkreten Bedingungen eine solche Genehmigung zu erteilen oder zu verwehren ist.

Abs. 3

Es ist zu begrüßen, dass der Gesetzgeber Verkehre ohne Rahmenvertrag nicht ausschließen möchte. Dazu muss eine Obergrenze definiert werden, wie viel Prozent der Kapazitäten als Rahmenvertrag angemeldet werden kann. Diese könnte beispielsweise bei 30 % liegen, sodass in dieser Höhe Kapazitäten frei verfügbar bleiben müssen.

Des Weiteren ist die konkrete Ausgestaltung der Rahmenverträge unklar. Laut DB Netz (Gremium Runder Tisch Kapazität) wird es Rahmenverträge nur für die Strecken geben, für die vorher ein Kapazitätsnutzungskonzept (KNK) gemäß § 52a Abs. 2 erstellt wurde. Dies wird flächendeckend erst in mehreren Jahren der Fall sein, frühestens 2024 werden die ersten KNK fertig gestellt werden. Ggf. sollte im Gesetz näher beschrieben werden, dass Rahmenverträge nicht für alle Strecken und Wünsche der Zugangsberechtigten verfügbar sein werden.

In welchem Verhältnis die Regelungen der §§ 49, 49a zu § 52a stehen ist zudem unklar.

Abs. 4

Die neuen Vorgaben des Absatz 4 legen fest, dass der Rahmenvertrag Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung beinhalten muss. Für diese Fälle können auch Vertragsstrafen vereinbart werden. Diese Vertragsstrafen müssen jedoch verhältnismäßig sein und sich an objektiven Merkmalen orientieren.

Fraglich ist zudem, inwiefern die „neue“ Flexibilität dem eigentlichen Sinn und Nutzen von Rahmenverträgen, langfristige Planungssicherheit zu schaffen, entgegensteht.

Abs. 8

Die Offenlegung aller Rahmenverträge für die Zugangsberechtigten auf der Internetseite des Betreibers ist zu begrüßen. In Anbetracht der zwingend notwendigen Transparenz für die Zugangsberechtigten sollte die Offenlegung der Rahmenverträge auf der Internetseite aber nicht lediglich eine Kann-Regelung sein, sondern müsste eine verbindliche Verpflichtung begründen. Ebenfalls bleibt unklar, wie das Prozedere genau abzulaufen hat bzw. wen welche Verpflichtungen treffen.

§ 52 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren

Abs. 8 S. 2 ermöglicht dem Betreiber von Schienenwegen eine pauschale Bevorzugung des vertakteten Schienennahverkehrs. Bei Anwendung kommt es infolge der Bevorzugung zu einer Diskriminierung der übrigen Verkehre und zu kaum lösbaren Konflikten. Zudem führt eine solche Nutzung nicht zu dem Ziel eines Mischnetzes, welches allen unterschiedlichen Verkehren die Möglichkeit bietet, die Schienenwege zu nutzen und eine optimale Kapazitätsausnutzung sicherstellt. Eine Streichung des Abs. 8 wäre demnach möglich und sinnvoll.

§ 52a Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts

Die Einführung des § 52a dient der Möglichkeit der Erprobung integraler Taktverkehre wie dem geplanten Deutschlandtakt. Die Norm stellt sich jedoch als sehr unpräzise dar, da viele Aspekte unerwähnt oder unscharf bleiben.

Abs. 1

Nach Absatz 1 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplanerstellung durchgeführt werden. Dass hier allein das BMVI ohne Zustimmung der Bundesländer per Verordnung die Strecken festlegen kann, die unter Umständen die Interessen der Länder stark betreffen, scheint

unverhältnismäßig. Ebenso bleibt offen, welche ebenfalls betroffenen oder relevanten Stellen bei der Schaffung der Verordnung mitwirken oder angehört werden (Länder, Verbände, Zugangsberechtigte oder spezielle Eisenbahn-Gremien etc.).

Abs. 2

In Absatz 2 des § 52a wird festgelegt, dass in dem Kapazitätsnutzungsplan die Kapazitäten auf die einzelnen Verkehrsdienste entsprechend ihrer Bedarfe zu verteilen sind. Übersteigen die Bedarfe die Kapazitäten, ist bei der Kapazitätsverteilung zusätzlich der gesellschaftliche Nutzen der jeweiligen Verkehrsdienste zu berücksichtigen. Der Begriff „gesellschaftliche Nutzen“ ist zu unbestimmt und für die Zugangsberechtigten intransparent. Es besteht die Gefahr, dass hieraus Diskriminierungen folgen. Daher bedarf es einer transparenten Herleitung einer genauen Definition des Begriffs.

Absatz 2 schreibt außerdem vor, dass der Betreiber der Schienenwege einen Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen hat. Die dafür geltenden Maßgaben sind jedoch nicht näher definiert. Auch lässt die Regelung offen, welche Stellen bei der Erstellung des Kapazitätsnutzungsplans mitwirken oder angehört werden (Länder, Verbände, Zugangsberechtigte oder spezielle Eisenbahn-Gremien etc.).

§ 55 Überlastete Schienenwege

Abs. 3 - 5

Bei überlasteten Schienenwegen gibt es im aktuellen ERegG dasselbe Problem wie bei § 52 Abs. 8 Satz 2, nämlich, dass ein Vorrang für den SPNV geregelt werden kann, aber nicht muss. Auch hier bringt die Weiterentwicklung des ERegG keinen Fortschritt; die gesetzliche Möglichkeit dürfte also wirkungslos bleiben.

Es zeigt sich aber erneut, wie dringend Regelungen zur wettbewerblichen und fairen Vergabe von Fernverkehrstrassen des Deutschlandtakts sind. Konflikte, die heute zwischen Fernverkehr und den ITF der Länder entstehen, rühren letztlich daher, dass die ITF der Länder anhand der angestammten Takte des DB-Fernverkehrs erstellt worden sind, die von Jahr zu Jahr fortgeschrieben werden. Unter diesen Bedingungen kann ein neuer Fernverkehrsanbieter gar nicht anders, als „quer“ dazu seine Trassen zu bestellen. So ist es auch kein Wunder, dass er vom SPNV als potenziell gefährlich wahrgenommen wird.

Nach der Richtlinie 2012/34/EU Artikel 47 kann über den Vorrang für eine Verkehrsart allerdings nicht der Betreiber des Schienenwegs, sondern der Mitgliedstaat (!) „zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste“ entscheiden. Diese „Kann-Regelung“ des EU-Rechts wurde aber auch bei der Weiterentwicklung des ERegG wieder nicht berücksichtigt. Die eigentlich gewollte „1:1-Umsetzung“ des EU-Rechts wurde hier jedoch nicht vorgenommen.

§ 59 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

Die geplanten Änderungen sind zu begrüßen. Insbesondere Absatz 7 könnte zur Beschleunigung bei der Erhöhung der Schienenwegkapazitäten beitragen. Allerdings bleiben auch hier Potentiale ungenutzt.

§ 70 Überwachung der Entflechtungsvorschriften

Abs. 3

Die Abkehr von abschließenden Überwachungsbefugnissen der Regulierungsbehörde ist positiv zu werten und ermöglicht umfangreichere Maßnahmen.

§ 77 Beschlusskammern

Abs. 6

Es könnte hilfreich sein, die Möglichkeit einer „virtuellen öffentlichen mündlichen Verhandlung“ per Video-Call in das Gesetz aufzunehmen. Die aktuelle Situation hat gezeigt, dass dies technisch umsetzbar ist.

§ 77a Rechtsweg

Abs. 3

Allgemein sind Verkürzungen/Beschneidungen der rechtlichen Instanzen zweischneidige Schwerter. Sie dienen zwar der allgemeinen Verfahrensbeschleunigung, bergen aber auch tiefgreifende Einschnitte in die Rechte der Zugangsberechtigten. Ausnahmetatbestände könnten hier einen Kompromiss darstellen.

§ 77b Vorlage- und Auskunftspflicht der Bundesnetzagentur

Die Einführung des § 77b könnte die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Zugangsberechtigten umfangreicher schützen als es bisher der Fall ist und zugleich die Arbeit der Regulierungsbehörde vereinfachen. Dies ist zu begrüßen.

§ 81 Bußgeldvorschriften

Die Ausweitung der Befugnisse der Regulierungsbehörde ist ein richtiger Schritt. Allerdings bleibt abzuwarten, inwiefern Bußgeldandrohungen gegenüber Unternehmen Wirkung zeigen, die aufgrund ihrer Eigentümerschaft über nahezu unendliche finanzielle Ressourcen verfügen.

Anlage 4

Im Rahmen der Anreizsetzung müssen nun auch konkrete Kosten der Vergangenheit angeführt werden. Dies könnte zu Ergebnissen führen, welche die Realität genauer abbilden und begrenzt den Gestaltungsspielraum der Infrastrukturgesellschaften hinsichtlich der Anreizsetzung. Allerdings muss festgestellt werden, dass weiterhin Spielräume existieren.

Zusammenfassung:

Auch wenn der Entwurf stellenweise sinnvolle Änderungen enthält und die Befugnisse der Regulierungsbehörde ausweitet und stärkt, so bleibt er in Summe doch deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die neu geschaffenen Regelungen zu Rahmenverträgen und Gestaltung des Deutschlandtaktes sind zu lückenhaft und ungenau.

Durch die nur sehr geringen Anpassungen der gesetzlichen Vorgabe werden die Ziele, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu stärken, nicht erreicht werden können. Gerade jetzt muss es aber das Ziel sein, öffentliche Verkehre zu stärken, um einer Renaissance des Individualverkehrs entgegenwirken zu können und die Klimaziele nicht aus dem Fokus zu verlieren. Die wichtigsten und wirkungsvollsten Maßnahmen, die dazu beitragen, dass Neueinsteiger und Wettbewerber ihr Engagement auf der Schiene ausbauen wären beispielsweise strengere Vorgaben zur Optimierung der Strukturen der DB (Trennung von Netz und Betrieb) sowie eine Abkehr vom Prinzip der Vollkostendeckung der Trassenentgelte oder zumindest eine Anpassung der Trassenpreisgestaltung. Die Begründungen, warum diese wichtigen Punkte nicht geändert werden, können nicht überzeugen.