

Referat E 23 - Eisenbahnrecht
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
z. Hd. Frau Kerstin Leuftink
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Dr.-Ing. Thomas Mainka
Präsident des VDEI
Telefon 069 236171
Telefax 069 231219
Mobil 0176 10614738
thomas.mainka@vdei.de

Besuchen Sie uns im Internet:
[http:// www.vdei.de](http://www.vdei.de)

Frankfurt, 14. Dezember 2020

Stellungnahme zur Verbändebeteiligung GE Weiterentwicklung Eisenbahnregulierungsrecht Frist 14.12.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Information die Stellungnahme des Arbeitskreis Verkehrspolitik, Vorsitzender Sascha Behnsen.

Grundsätzliches Formales

Grundsätzlich bestehen aus Sicht des VDEI keine Bedenken zur aufgezeigten Übernahme der Regularien aus den entsprechenden Festlegungen bzw. Unterlagen der Europäischen Gemeinschaft bzw. des EU-Rechts in das Eisenbahnregulierungsrecht.

Formales im Detail

Zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), Referentenentwurf der Bundesregierung Stand 18.11.2020:

Zu § 1 ERegG, Absatz (5), neu Absätze (5) und (5a): Absatz 5 alt/bisher von 2016 lautet:

„(5) Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 aufgeführten Anlagen“

Es fehlt in den neuen Absätzen (5) und (5a) des Referentenentwurfs der Hinweis auf die vorgenannte Fundstelle der aufgeführten Eisenbahnanlagen. In den neuen Absätzen (5) und (5a) des Referentenentwurfs werden dagegen nur Personenbahnsteige und Rampen hinsichtlich der Betreiberfunktion beschrieben. Es ist nicht klar, weshalb im ERegG der Hinweis auf die Eisenbahnanlagen und damit Anlage 1 des ERegG entfällt und diese Passage nur im AEG § 2 Absatz 6a aufgenommen wird, obwohl es sich um Anlage 1 des ERegG handelt.

In den neuen vorgenannten Absätzen (5) und auch (5a) des Referentenentwurfs ist außerdem das Wort „Unterhaltung“ ersatzlos zu streichen. Nach DIN 31051 und DIN EN 13306 ist der bereits aufgenommene Begriff der Instandhaltung umfassend, so dass der für Anlagen veraltete Begriff der Unterhaltung aus Gründen der Klarheit entfallen sollte.

Grundsätzliches zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechtes

Grundsätzlich bedarf u. E. der vorliegende Referentenentwurf der ergänzenden Aufnahme folgender „politischer“ Themen, die aktuell aus unserer Sicht auch das Regulierungsrecht betreffen oder tangieren:

Die Entgelte (für Trassen und Eisenbahnanlagen) werden derzeit im Rahmen des ERegG mit dem Sachverhalt der Vollkostendeckung beschrieben und verknüpft. Aus politischen Gründen der gewünschten Förderung bestimmter Verkehre auf der Schiene (Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene) – z. B. aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes - bieten entsprechende

Reduzierungen der Entgelte für Trassen bzw. Kapazitäten (entsprechend dem im ERegG § 1 Absatz 10 neu hierfür verwendeten Begriff) und auch für Anlagen einen für den Schienenverkehr wettbewerbsneutralen Ansatz.

Auf diese Weise könnten z. B. bestehende Wettbewerbsvorteile beim Straßenverkehr kompensiert werden und ein fairerer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern wäre ermöglicht oder dem politischen Steuerungswunsch könnte leichter entsprochen werden.

Die Vollkostendeckung könnte dann z. B. durch finanzielle Ausgleichszahlungen an Infrastrukturunternehmen erreicht werden.

Ein entsprechender Hinweis auf mögliche Trassenpreissenkungen aus übergeordneten Gründen, bei entsprechender oder anderweitiger Kompensation gegenüber den EIU, wäre hilfreich und passend zur derzeitigen politischen Diskussion und Willensbildung. Im Verhältnis der EVU untereinander wäre dies wettbewerbsneutral.

Zur Angleichung der Personenverkehrstarife im Sinne einer kundenfreundlichen, verständlichen, gleichartigen und durchgängigen Tarifstruktur fehlen u. E. entsprechende Rahmenhinweise und Leitlinien im ERegG. Über Unternehmens- und Verbundgrenzen hinaus wären gleichartige Tarifrühen als anzustrebender Regulierungstatbestand vorzugeben. Zunächst könnten, z.B. in einem ersten Schritt, Verkehrsverbünde innerhalb der jeweiligen Länder harmonisiert werden.

Zu den Durchgangsfahrkarten, aufgeführt bei den bislang nicht aufgenommenen Themen („Ergebnis der Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes...“), wird auf die in Bearbeitung befindliche Fahrgastrechteverordnung verwiesen; dies ist jedoch nur ein Teilthema. Während Durchgangsfahrkarten u. E. durchaus in der vorgenannten Verordnung behandelt werden können, wäre aber das umfassende Thema der durchgängigen Struktur der Personenverkehrstarife dringend regulierungswürdig und sinnvollerweise im ERegG aufzunehmen.

Auf der Basis einheitlich strukturierter Personenverkehrstarife ließen sich auch digitale Systeme für Fahrgastinformationen leichter und durchgängig vollständig sowie verständlicher erstellen.

Bei einer gesamthaften Betrachtung der Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechtes, insbesondere des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zeigt sich u. E. künftig dringender gesetzlicher Vereinfachungsbedarf.

Dies begründen wir wie folgt:

Die formulierten juristisch verklausulierten Gesetzestexte sind nur mit sehr hohem Aufwand zu lesen und zu verstehen. Das erkennbare Bestreben, dass alle möglichen Details per Gesetz zu regeln sind, mag juristisch begründbar sein, führt aber zu sehr hohem bürokratischem Aufwand und

erschwert damit auch kleinen EVU den Schienennetzzugang. Es ist zu befürchten, dass hierdurch der Wettbewerb eine Einschränkung erfährt.

Auch beinhaltet eine Vielzahl von Detailregelungen die Gefahr von Lücken bei gleichzeitiger Einschränkung des Handlungsspielraums. Zur Stärkung des Systems Schiene sollte möglichst bereits jetzt, spätestens jedoch bei der nächsten Fortschreibung eine Vereinfachung des Eisenbahnregulierungsrechtes angegangen werden; die vorliegende Weiterentwicklung überzeugt jedoch gerade in diesem Punkt derzeit leider nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr



Dr.-Ing. Thomas Mainka
Präsident