

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Referent Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@
allianz-pro-schiene.de

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Mail vom 02. Dezember 2020 ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 14. Dezember 2020 aufgefordert.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme.

Gegenstand der Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die nachfolgende Stellungnahme der Allianz pro Schiene äußert sich – nicht zuletzt wegen der angesichts der umfangreichen Materie recht knappen Rückmeldefrist – nicht zum gesamten Inhalt des Gesetzentwurfs, sondern nur zu Aspekten, die das Thema Deutschlandtakt betreffen.

Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene unterstützt das Ziel der Bundesregierung, einen Deutschlandtakt zu realisieren. Dieses Ziel der Bundesregierung wurde im Masterplan Schienenverkehr, der im Juni 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, noch einmal bekräftigt. Der Deutschlandtakt basiert auf einem integralen Taktfahrplan für den Personenverkehr mit optimalen Anschlüssen für das gesamte Angebot vom

Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zur Regionalbahn im längsten europäischen Schienennetz. Der dem Deutschlandtakt zugrundeliegende Zielfahrplan ist angebotsorientiert und schafft damit die Basis für die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen. Gleichzeitig berücksichtigt der Deutschlandtakt gleichberechtigt die für einen wachsenden Güterverkehr erforderlichen Streckenkapazitäten.

Wir sind der Auffassung, dass die Absicherung eines künftigen integralen Taktfahrplans auch im Eisenbahnregulierungsrecht berücksichtigt werden muss. In dieser Hinsicht begrüßen wir, dass es zu den Zielen des Gesetzentwurfs zählt, erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt zu ermöglichen.

Anmerkungen im Einzelnen

Zu Artikel 1 – Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Zu Artikel 1, Nr. 3

Im Hinblick auf die angestrebte Realisierung des Deutschlandtaktes begrüßen wir, dass der nun vorliegende Entwurf die Aufnahme der Begriffe „Deutschlandtakt“ und „Integraler Taktfahrplan“ in die Begriffsbestimmungen des Gesetzes vorsieht.

Nicht eingeführt wird allerdings der Begriff der Systemtrasse, obwohl bereits im Masterplan Schienenverkehr festgehalten ist, dass Systemtrassen ein vielversprechender Ansatz sind, um einen integralen Taktfahrplan abzusichern und die unterschiedlichen Interessen wie Planungssicherheit, Kurzfristigkeit und bestmögliche Kapazitätsauslastung unter einen Hut zu bringen (vgl. Masterplan Schienenverkehr, S. 27).

Wir schlagen daher vor, eine Begriffsbestimmung von Systemtrassen in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufzunehmen.

Zu Artikel 1, Nr. 32

Mit dem Gesetzentwurf soll die Möglichkeit geschaffen werden, Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplannerstellung durchzuführen. Dies soll insbesondere der Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt dienen sowie auf europäischer Ebene der



Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the International Timetabling Process (TTR).

Wir begrüßen diese Erprobungsklausel grundsätzlich, allerdings bleiben im Gesetzentwurf wichtige Punkte der Ausgestaltung offen. Hierzu zählen u.a. die Fragen, wie, welche und wie viele Strecken ausgewählt werden sollen, ob auch die Kapazitäten von Stationen einbezogen werden sollen oder wie der gesellschaftliche Nutzen von Verkehrsdiensten zu bestimmen ist, wenn die Bedarfe die Kapazitäten übersteigen. Ebenfalls ist unklar, ob und inwieweit (im Gesetzentwurf bislang nicht genannte) Systemtrassen in die Erprobung einbezogen werden sollen. Systemtrassen sind für alle Verkehrsarten möglich (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Schienengüterverkehr) und könnten in Konfliktfällen berücksichtigt werden, wenn die Bedarfe die Kapazitäten übersteigen.

Da laut der Gesetzesbegründung aus den gewonnenen Erfahrungen dann Vorschläge für Gesetzesänderungen entwickelt werden sollen, sollten die genannten Punkte unter Einbeziehung des Sektors näher spezifiziert werden. Die Konkretisierung dieser Fragen einer späteren Rechtsverordnung zu überlassen, deren Inhalte bislang nicht bekannt sind, halten wir nicht für sinnvoll.

Abschließende Anmerkungen

Abschließend weisen wir darauf hin, dass für die angestrebte Umsetzung des Deutschlandtaktes nicht nur eine Berücksichtigung im Eisenbahnregulierungsrecht nötig ist, sondern insbesondere auch ein zeitnahe und in sinnvolle Umsetzungsetappen gegliederter Ausbau der Schieneninfrastruktur. Der Aufbau der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturkapazitäten ist zugleich auch ein entscheidender Beitrag zur Reduzierung von Konfliktfällen bei der Trassenvergabe.

Berlin, 14.12.2020

Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Referent Verkehrspolitik

030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 0
F 030. 246 25 99 - 29
E info@allianz-pro-schiene.de
T [@Schienenallianz](https://twitter.com/Schienenallianz)

