

Stellungnahme

zum Gesetzesentwurf Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

Kontakt: Niels Beuck
Geschäftsführer
Leiter Europäische Angelegenheiten | Sicherheitspolitik
E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de

14. Dezember 2020

Der DSLV begrüßt die Überarbeitung des Eisenbahnregulierungsrechts vor allem im Bereich der Regulierung von Serviceeinrichtungen. Die folgende Stellungnahme bezieht sich daher insbesondere auf diesen Bereich des Gesetzesentwurfs.

Allgemeine Anmerkungen

Speditionen, die mit anderen Speditionen mit eigenem Gleisanschluss im Wettbewerb um den Endkunden stehen und selbst keinen Gleisanschluss vorhalten, sollen über das ERegG keinen Zugang zum Gleisanschluss und Umschlagleistungen ihres Wettbewerbes erlangen können. Bekommen sie diesen müssten sie dann keine eigenen Investitionen tätigen, sondern könnten sogar Leistungen bei ihrem Wettbewerber mit Gleisanschluss auf Basis regulierter Bedingungen und Entgelte verlangen. Im Streitfall können sie sich sogar Unterstützung durch die BNetzA und durch Gerichte einholen. Dies benachteiligt die Unternehmen, die mit ihren meist privaten Investitionen in Vorleistung gegangen sind und das Auslastungsrisiko und die Wirtschaftlichkeit ihrer Anlage auf Jahre hinaus tragen. Das Unternehmen, das die Nutzung beantragt hat, trägt hingegen kein wirtschaftliches Risiko und kann sogar die gesetzlichen Verpflichtungen umgehen, die mit dem Betrieb eines Gleisanschlusses verbunden sind. Ein Unternehmen, das durch das Tragen eines eigenen Risikos den Wettbewerb auf der Schiene fördert, darf durch den Staat nicht behindert und mit bürokratischen Hürden belastet werden.

Es besteht bzgl. der speditionellen Gleisanschlüsse dabei keine Zugangsproblematik, der Wettbewerb funktioniert. Speditionen haben ein ureigenes Interesse von möglichst vielen EVU bedient zu werden. Das steigert die Einnahmen und minimiert die Abhängigkeit von einzelnen EVU. Aus diesem Grunde funktioniert nach Ansicht des DSLV der Wettbewerb zwischen Speditionsanlagen mit Gleisanschluss in der Praxis sehr gut. Neben dem beschriebenen Standortwettbewerb reguliert auch der harte Wettbewerb zur Straße die Zugangsbedingungen zu Gleisinfrastrukturen und zum Umschlag in einer Speditionsanlage mit Gleisanschluss.

Die Regulierung von Serviceeinrichtungen ist daher auf ein Minimum zu reduzieren.

Stellungnahme zum konkreten Gesetzesentwurf

Der DSLV begrüßt die Aufnahme von konkreten Ausnahmetatbeständen in der Regulierung, wie sie ebenfalls in der europäischen Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 in Artikel 2 Absatz 2 festgelegt wurden. Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen nimmt der DSLV wie folgt Stellung.

Der vorgeschlagene Gesetzestext des § 2b lautet:

§ 2b

Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen

(1) Kapitel 3 findet keine Anwendung für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.

(2) Die Regulierungsbehörde **soll** Betreiber einer Serviceeinrichtung, die eine Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 betreiben oder darin Leistungen erbringen auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 und des Kapitels 3 unter Ausnahme der §§ 21 und 43 befreien, wenn

1. die Serviceeinrichtung oder Leistung hinsichtlich der Auslastung der Serviceeinrichtung, der Art und des Umfangs des potentiell betroffenen Verkehrs sowie der Art der in der Serviceeinrichtung angebotenen Leistungen **ohne strategische Bedeutung** für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist,
2. die Serviceeinrichtung oder die Leistung in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer **Vielzahl von Wettbewerbern**, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben oder erbracht wird oder
3. **Serviceeinrichtungen oder Leistungen, bei denen die Anwendung dieser Vorschriften das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen könnte.**

Satz 1 ist nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(3)

(4) Werden die Kriterien für die Gewährung einer Ausnahme nicht länger erfüllt, ist die Entscheidung zu widerrufen.“

Kommentar [NB1]: Der DSLV begrüßt, dass die Vorschrift als „soll“ Bestimmung formuliert wurde. Damit entscheidet sich der Gesetzgeber, dass der Ausnahmetatbestand bei Vorliegen der aufgeführten Gründe in der Regel zu gewähren ist. Die Möglichkeit der Befreiung von bestimmten Pflichten von Servicebetreibern für Speditionen ist ausdrücklich zu begrüßen.

Kommentar [NB2]: Der DSLV begrüßt das Abstellen auf die strategische Bedeutung der Serviceeinrichtungen im ersten Ausnahmetatbestand. Wichtig ist eine von der theoretischen und praktischen Leistungsfähigkeit unabhängige Betrachtung der Wettbewerbsrelevanz. Serviceeinrichtungen ohne strategische Bedeutung können ausgenommen werden, weil ein theoretisch fehlender Zugang zu dieser Serviceeinrichtung keine signifikanten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehrsmarkt hat.

Kommentar [NB3]: Dies ist ebenfalls zu begrüßen. Eine große Anzahl von Wettbewerbern in einem Umkreis von z. B. 100 Kilometern spricht für einen funktionierenden Wettbewerb, in dem die vorhandenen Serviceeinrichtungen nicht reguliert werden müssen.

Kommentar [NB4]: Die DVO (EU) 2017/2177 hebt auf Serviceeinrichtungen und Leistungen ab. Der DSLV spricht sich dafür aus, den Zugang zu regulierten Umschlagleistungen aus der Regulierung auszuklammern, während der Zugang zur Schieneninfrastruktur unstrittig ist. Der Umschlag soll zu geschäftsüblichen Bedingungen möglich sein, so wie es bei den Verkehrsträgern Straße und Wasser auch üblich ist. Der DSLV spricht sich daher dafür aus, dass das ERegG die Ziffer 3 so fasst, dass sich Speditionsterminals bei einem Antrag auf Befreiungen auch auf den 3. Ausnahmetatbestand berufen können.

Den neuen § 10a des neuen ERegG und die damit einhergehende Regulierung von Laderampen sieht der DSLV kritisch.

Der vorgeschlagene Gesetzestext des § 10a lautet:

„§ 10a

Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige ~~und Betreiber der Laderampen~~

(1) Für Betreiber der Personenbahnsteige ~~und der Laderampen~~ gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die §§ 19 bis 24, 34, 36 bis 39, 42, 44, 48, 50 bis 54, 56 sowie 60 bis 62 sinngemäß. Für die Erhebung der Entgelte gilt, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, § 31a.

Für Betreiber gemäß Absatz 1, die von § 34 Absatz 3 ausgenommen oder befreit sind, gelten für die Bemessung der Entgelte die Anforderungen des § 32.

Werden Schienenwege zusammen mit Personenbahnsteigen ~~oder Laderampen~~ betrieben, gelten die Vorschriften für Betreiber der Schienenwege.

Kommentar [NB5]: In der Umsetzung des EuGH-Urteils C-210/18 zu den Personenbahnsteigen wurde der neue § 10a aufgenommen. Kritisch sieht der DSLV die Regulierung von Laderampen, die in der DVO (EU) 2017/2177 nicht aufgenommen wurde. Eine Regulierung im Güterverkehr erscheint unnötig und zieht viele Fragen in der praktischen Umsetzung nach sich. Der DSLV spricht sich daher für eine Streichung aus.

Ist ein Betreiber im Sinne von Absatz 3 von § 34 Absatz 3 dieses Gesetzes ausgenommen oder befreit, hat er die Wahl, ob er die Entgelte für die Gesamtheit seiner Eisenbahnanlagen nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt oder ob er die Entgelte für Schienenwege, ~~und~~ Personenbahnsteige ~~und Laderampen~~ jeweils getrennt ermittelt. Für Betreiber, die gemäß Satz 1 die Entgelte für Personenbahnsteige ~~und Laderampen~~ jeweils getrennt von anderen Eisenbahnanlagen ermitteln, gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die Anforderungen des § 32.

Die Betreiber von Personenbahnsteigen beschreiben in den Nutzungsbedingungen die für den Personenverkehr erbrachten Leistungen verbindlich mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit.“

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lager-spezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.