



GEWERKSCHAFT  
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER  
– HAUPTVORSTAND –

## **Stellungnahme**

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

Frankfurt, den 14. Dezember 2020

## 1. Allgemeines

Der vorliegende Entwurf des Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes unternimmt aus unserer Sicht den nicht gelungenen Versuch, mit verschiedenen gesetzlichen Einzelmaßnahmen Klarheit zu schaffen. Dies wäre im Sinne einer zukunftsweisenden Eisenbahnregulierung und dem Ziel der schrittweisen Einführung des für den Ausbau des Personen- und Güterverkehrs so wichtigen Deutschlandtakts auch dringlich gewesen. Ebenso sehen wir die Beibehaltung der Deutschen Bahn AG als integriertem Konzern bekanntlich kritisch und für die Fortentwicklung des deutschen und europäischen Eisenbahnwesens als nicht förderlich an.

Wir erkennen in diesem Entwurf deshalb kein klares Ziel und zu wenig zukunftsweisende Ideen und Botschaften des Gesetzgebers. Die von uns und einem großen Teil der Branche erhoffte Klarheit ist ausgeblieben und eine gewisse Enttäuschung macht sich breit. Der nach unserer Ansicht deutlich unzureichende Gesetzentwurf führt deshalb nach unserer Auffassung auf direktem Weg zu seiner erneuten Überarbeitung in der nächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages bzw. wird im Bundesrat zusätzlich auf weitere Fragen und hoffentlich Widerstand stoßen. Hier wird eine historische Chance verpasst, im Zuge einer zukunftsweisenden und nachhaltigeren Änderung des Eisenbahnregulierungsrechts die Vorhaben aus dem Masterplan Schienenverkehr zügig umzusetzen. Uns erscheint es, als möchte der Gesetzgeber noch ein paar Kleinigkeiten in Gesetze gießen, welche aber unserer Ansicht nach zunächst ins Leere führen werden bzw. keinerlei größere Wirkung entfalten können.

Die getroffenen Maßnahmen im neuen § 52a Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts, gehen grundsätzlich in die richtige Richtung. Sie zielen möglicherweise darauf ab, Strecken festzulegen, auf denen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte zur Nutzung der Kapazitäten und zur Fahrplanerstellung durchgeführt werden könnten. Zusätzlich könnte es insbesondere der Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt sowie auf europäischer Ebene dienen.

Dazu hätte es jedoch einer gleichzeitig vorliegenden Verordnung bzw. möglicherweise einer Erprobungsverordnung bedurft, welche die genauen Parameter festlegt und die Marktmacht der Deutschen Bahn AG, als integriertem Konzern, nicht weiter verfestigt. Somit werden die widerstrebenden wirtschaftlichen Interessen zwischen den Marktteilnehmern Deutsche Bahn AG und den Wettbewerbern sowie Verkehrsverbänden weiter kollidieren und der eigentliche Sinn von „Mehr Verkehr auf der Schiene“ ad absurdum geführt.

In der jetzigen Form befürchten wir erheblichen Streit zwischen den einzelnen Verkehren (Regional-, Fern- und Güterverkehr) bei der Vergabe von Trassen und zusätzlich einhergehende erhebliche Nachteile für den Schienengüterverkehr. Jedoch muss gerade dem Schienengüterverkehr ein stärkeres Entgegenkommen, schon zur Zielerreichung 25 % Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen, gezeigt werden. Der Schienenpersonenverkehr ist, so möchten wir es vereinfacht ausdrücken, ein Selbstläufer und jede Verbesserung führt zu einem nicht unerheblichen Kundenzuwachs. Dies trifft für den Schienengüterverkehr nicht zu, weil er im Zweifel dann nicht stattfindet oder zumindest erschwert wird.

Hingegen waren die meisten Änderungen am Allgemeinen Eisenbahngesetz erwartbar. Auch hier möchten wir jedoch auf die nach unserer Auffassung zukünftig dringend notwendige sowie transparente Trennung von Netz und Betrieb im Bereich der Deutschen Bahn AG verweisen.

## **2. Zu den Änderungen im Einzelnen**

Der vorliegende Entwurf des ERegG spart, wie auch schon im Bericht der Bundesnetzagentur vom vergangenen Jahr, die aus der Sicht der Praktiker wesentlichen intramodalen Handlungsfelder zur Stärkung einer leistungs- und wettbewerbsorientierten Marktorganisation weiterhin aus. Dies liegt aus unserer Sicht vor allem am Konstrukt der Deutsche Bahn AG als integriertem Konzern.

Die steigende Menge von Detailregelungen führt zu aufwändiger Regulationsdichte, die für das angestrebte Wachstum einer effizienten Eisenbahnen-Branche nicht der richtige Weg sein kann. Einen gesunden Eisenbahnmarkt zu fördern, der ohne im staatlichen Eigentum stehende und mit staatlichen Institutionen eng verflochtene Verkehrsunternehmen auskommt, ist nicht sichtbar. Das Gesetz versucht, mit Hilfe der Bundesnetzagentur die Interessenwahrung des DB-Konzerns und der DB-Infrastrukturgesellschaften unzulänglich zu neutralisieren. Leider erwarten wir jedoch das Gegenteil. Es werden noch mehr Entscheidungen, z.B. der DB Netz AG, von juristischen Prämissen und Überlegungen geprägt sein. Jedoch sollten solche Kollisionen im Sinne des ökologischen Transports mehr kundenorientiert lösbar sein.

Somit wird schon das derzeit bestehende Gesetz seinem eigenen Auftrag aus § 3 nicht gerecht. Der Novellierungsvorschlag des BMVI, der zu wesentlichen Teilen aus der Integration zwischenzeitlich veränderter europäischer Vorgaben besteht, verfehlt sein Ziel einer echten „Evaluierung“ des Eisenbahnregulierungsrechts.

So ist eine Anpassung der Satzungen des DB-Konzerns und vor allem bei seinen Infrastrukturgesellschaften unstreitig erforderlich. Einen sehr weitgehenden und nach unserer Auffassung zielführenden Vorschlag dazu, hatten wir im Zuge der Streitigkeiten zum „Bündnis für die Bahn“ im Frühjahr/Sommer 2020 dargelegt. Dies gilt insbesondere für die notwendige Korrektur des deutschen Eigenweges, seitens des Bundes Gewinne aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur (siehe Anlage 4 Nr. 5 ERegG) zu ermöglichen und in den Gremien des DB-Konzerns zu fordern und zu fördern. Dies ist ein Irrweg und führt nicht zu einer nennenswerten Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Die Konzentration auf den Personenverkehr ist dabei zu einseitig.

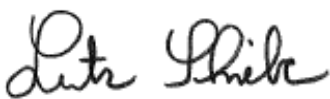
Wir schließen uns deshalb den Einwänden der Schienengüterverkehrsbranche an, dass schon das 2016 in Kraft getretene Gesetz entgegen des verkündeten Ziels dem Trassenpreisauftrieb nicht Einhalt gebieten konnte.

- Die Verwerfungen bei der Trassenpreisbildung durch die Kombination von Anreizsetzung und Trassenpreisbremse führen mit zunehmendem Zeitablauf zu unkalkulierbaren Folgen für die eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten und erfordern vom Bundeshaushalt abhängige Sonderregelungen wie die Trassenpreisförderung.

- Zusätzlich fehlende eisenbahnspezifische Haftungsregelungen für Schlechtleistungen der Infrastrukturbetreiber verhindern die notwendige Qualitätssteigerung.
- Es besteht unverändert ein ungeeigneter Ansatz für Anreizsysteme zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes“ gemäß § 39.
- Die Regelungen, mit denen die Kapazitätsprobleme in ausgewiesenen neuralgischen Engpässen („überlastete Schienenwege“ nach § 55, zuletzt um vier auf 21 Strecken/Abschnitte angewachsen) verbessert werden sollten, haben wie vorhergesagt keine Linderung gebracht und die vorgesehenen Änderungen (insb. Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses, das in diesen Fällen methodisch nicht vernünftig angewandt werden kann) werden dieses Manko eher noch verstärken.
- Notwendige Vorgaben für den Fakt, dass der Schienengüterverkehr zu einem erheblichen Teil flexiblen Kapazitätsbedarf hat, der traditionell nur auf „Restkapazitäten“ verwiesen wird, obwohl aus der Perspektive der Güterbahnen und ihrer Kunden sich gerade hier der Markterfolg entscheidet.
- Die Etablierung von Instrumenten zur Umsetzung des Deutschlandtakt-Konzepts unter den Bedingungen weiterhin kaum wachsender Infrastruktur bei stark wachsenden Verkehrsmengen. Der in der Sache vom Sektor (mit Ausnahme der DB Fernverkehr) und der Bundesnetzagentur mitgetragene Vorschlag für eine Experimentierklausel zur Erprobung der – im Gesetz leider nicht explizit genannten – „Systemtrasse“ für den Deutschlandtakt wird im Entwurf des § 52 a nicht umgesetzt. Unseres Erachtens nach, sollte die Überwachung beim Bund verbleiben und nicht der DB zugewiesen werden. Zudem beinhaltet die Regelung das Risiko zeitlicher Verzögerungen.
- Die Verkürzung des Rechtsweges, gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur, stellt eine zunächst nachvollziehbare Reaktion auf die von der DB Netz AG betriebene Klagewelle dar. Für zielführender und rechtsstaatlich weniger bedenklich halten wir aber weiterhin die Zuordnung des Rechtsschutzes zur ordentlichen Gerichtsbarkeit (wie im Energiewirtschaftsrecht).

Die getroffene Änderung des Eisenbahnregulierungsrechts sehen wir deshalb kritisch und als nicht vollständig und nachhaltig. Es führt womöglich zu nachfolgenden weiteren Wettbewerbsnachteilen für den Schienenverkehr und auch zwischen den einzelnen Sparten. Eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene kann unserer Meinung nach so nicht eintreten.

Mit freundlichen Grüßen  
Geschäftsführender Vorstand



Lutz Schreiber  
Stellv. Bundesvorsitzender