



**Die mit dem
Bundesmobilitätsgesetz
gewählte Lösung zur
Umsetzung des
Deutschlandtaktes**

Gliederung

- A. Überblick über das neue Eisenbahnrecht im BuMoG
- B. Unionsrechtlicher Rahmen
- C. Die Regelungen zum Netzzugang im Detail
- D. Die Regelungen zur Entgeltregulierung im Detail
- E. Weitere Änderungen am sonstigen Eisenbahnrecht

A. Überblick über das neue Eisenbahnrecht im BuMoG

- **Grundidee:** Rechtliche Umsetzung und Absicherung des „D-Taktes“
- Was ist der „**Deutschlandtakt**“ eigentlich genau, und welche Probleme gibt es in rechtlicher Hinsicht bei seiner Etablierung bzw. Einführung?
 - Die Trassen der Züge werden nicht mehr nach den Bestellungen (händisch) „konstruiert“, sondern es gibt so genannte (vorgefertigte) **Systemtrassen** für die verschiedenen Zugarten. → Das dient der besseren Kapazitätsausnutzung auf dem Netz.
 - Es werden dazu vorab in einem Planungssystem für die verschiedenen Verkehrsarten „**Trassenkontingente**“ festgelegt.
 - Die **Vergabe** der Systemtrassen berücksichtigt (unter anderem) die Verkehrsarten, Taktsysteme und Verkehrsverträge in gerechter Form.
 - Damit wird der unionsrechtlich garantierte **freie Netzzugang** nicht beschränkt. Die europäischen (und auch die verfassungsrechtlichen) Vorgaben werden beachtet.

A. Überblick über das neue Eisenbahnrecht im BuMoG

- Die Umsetzung erfolgt in planerischer Hinsicht in mehreren rollierenden und revolvierenden Stufen:
 - **Zielfahrplan** als Teil des in Gesetzesform beschlossenen Bundesmobilitätsplanes (auch den mit Aus- und Neubauvorhaben bei der Infrastruktur)
 - **Netznutzungskonzept** (für fünf Jahre) mit einer klaren Zuweisung der Trassenkontingente (= Anteile an verfügbarer Kapazität), erstellt vom für Verkehr zuständigen Bundesministerium
 - **Netznutzungsplan** (jährlich) mit einer ständigen Konkretisierung und Aktualisierung der Festsetzungen des Netznutzungskonzeptes, erstellt von den Betreibern der Schienenwege im Auftrag des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums
 - **Jahresfahrplan** (→ das „Kursbuch“ mit allen befahrenen Strecken und Serviceeinrichtungen), erstellt vom jeweiligen Betreiber der Schienenwege auf der Basis des aktuellen Netznutzungsplanes

A. Überblick über das neue Eisenbahnrecht im BuMoG

- Es gibt verschiedene „**Arten**“ von **Systemtrassen**:
 - für den **Schienenpersonennah- und -fernverkehr**
 - für den **Schienengüterverkehr**
 - als **Multifunktionstrassen**.
 - Daneben werden Kapazitätsreserven für **Instandhaltung** und als „**Resilienzreserven**“ freigehalten.
- Die Systemtrassen unterliegen einer abgestuften „**Systemtrassenbindung**“, die erst kurz vor Nutzungszeitpunkt bei Nichtbestellung **entfällt**. Dann werden diese Trassen zu Multifunktionstrassen und stehen fortan **für alle Nutzungsarten** zur Verfügung.
- Auch besondere Nutzungsarten, die **keine Systemtrasse (vollständig) ausfüllen** (z.B. Bedienung nur einer Teilstrecke, andere Geschwindigkeit), werden (ggf. nachrangig) **berücksichtigt** (und ggf. auch besonders bepreist).
- Insgesamt wird **mehr Transparenz über freie Kapazitäten** geschaffen.

B. Unionsrechtlicher Rahmen

- Die **Richtlinie 2012/34/EU („Recast“)** ist nicht vollharmonisierend; daher gibt es auch von vornherein keine Widersprüche mit den maßgeblichen Regulierungsrechtsnormen des Unionsrecht.
- Dasselbe gilt für die Regelungen zu den Güterverkehrskorridoren in der **Verordnung (EU) 913/2010**.
- Die zentrale Botschaft des „Gutachtens“: Es erfolgt mit der Vorkonstruktion von Systemtrassen **keine explizite „Absage“ an die Vereinbarkeit** des Gedankens eines „**open access**“. Die gewollte **unternehmerische Freiheit** bleibt **gewahrt**.
- Stattdessen wird im Interesse aller Netznutzenden eine **bessere Ausnutzung der knappen Kapazitäten** und damit mehr Verkehr auf der Schiene erreicht, was auch ein gewichtiges Ziel des Unionsrechts ist.

C. Die Regelungen zum Netzzugang im Detail

- Ein **Grundprinzip des Regulierungsrechts** ist und bleibt die Gewährung von **(freiem) Netzzugang**. Für das künftige deutsche Eisenbahnrecht gilt:
 - Das **Grundprinzip des diskriminierungsfreien Netzzuganges** bleibt gewahrt. Es gibt auch Kapazitäten für spontane und „taktfreie“ Verkehre (im Personen- und Güterverkehr).
 - Es erfolgt die **prioritäre Vergabe der Systemtrassen** für ihre jeweiligen „Nutzungszwecke“.
 - Es gibt **genügend Kapazitäten** nicht nur für den (regelmäßigen) Schienenpersonen- und -güterverkehr, sondern auch für den „Gelegenheitsverkehr“ und für die „Resilienz“ sowie für die Instandhaltung.
 - Die Vergabe erfolgt nach **gesetzlich festgelegten Prioritätskriterien** und schützt dabei den Taktverkehr sowie Investitionen (auch – wieder – über so genannte „Kapazitätsrahmenverträge“).

D. Die Regelungen zur Entgeltregulierung im Detail

- Die Regulierung der Entgelte wird umfassend **reformiert** und entschlackt:
 - Heute gilt das Prinzip der **Vollkostendeckung** mit Aufschlägen und Nachlässen.
 - Dabei gibt es aber „**politische Interventionen**“ (etwa zur Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr, die „Trassenpreisbremse“ im Schienenpersonennahverkehr), die zu Verzerrungen bei der (sach-)gerechten Kostenanlastung führen.
 - Zielzustand des BuMoG sind bloße **Grenzkosten** („unmittelbare Kosten des Zugbetriebes“) mit „lenkenden Aufschlägen“ für Lärm etc. respektive Nachlässen. Dieser Zielzustand wird **in Etappen** und mit einer **Übergangsregelung** vom „alten“ ins „neue“ System erreicht.
 - Ein **Anreizsystem** für einen möglichst störungsfreien Betrieb bleibt erhalten.
 - Die **Regulierung** wird **stark vereinfacht**, gewährleistet aber trotzdem die Wahrung der unionsrechtlichen „Trias“: nichtsdiskriminierende, transparente und angemessene Entgelte.

E. Weitere Änderungen am sonstigen Eisenbahnrecht

- Auch im übrigen Eisenbahnrecht kommt es zu Anpassungen (hier nur als Auszug):
 - Im Vorfeld der **Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur** wird eine Nichterfüllung der Betriebspflicht durch den Altbetreiber bei den Bedingungen zur Übernahme berücksichtigt (§ 11 AEG).
 - Zur besseren Nutzbarkeit des Deutschlandtaktes wird eine Pflicht für **durchgehende Tarifierung und Tickets** aufgestellt (§ 12 AEG).
 - Die unlängst neu geschaffene Regelung zur **Kostentragung für die Gewährung von Anschluss an die Infrastruktur** wird im Hinblick auf die staatliche Infrastrukturfinanzierung modifiziert (§ 13 AEG).
 - Die Regelung zu den **gemeinwirtschaftlichen Verkehren** wird auf die Struktur und Notwendigkeiten des Deutschlandtaktes angepasst. Für die dauerhaft passende Nutzung der Systemtrassen im SPNV gibt es einen „Mechanismus“, den der Bund überwacht (§ 15 AEG).
 - Für die Norm zur **Freistellung von Bahnbetriebszwecken** („Entwicklung“) wird der „Drittenschutz“ festgelegt (→ gerichtliche Kontrolle ist für Beteiligte möglich; § 23 AEG).

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer
Institut für Rechtsdidaktik
Universität Passau
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
Tel. 0851/ 509-2390
Fax 0851/ 509-37-5096
Mail: Urs.Kramer@uni-passau.de