

Mobilität

für Menschen

Deutschlandtakt und Eisenbahnrecht im Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz

Konzeption der Inhalte

Online-Konferenz am 12.04.2022

Dr. Jan Werner



ANLASS FÜR NOVELLIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Vorgaben des Koalitionsvertrages zum Eisenbahnverkehr

1. Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr [SPV = SPFV+SPNV] verdoppeln.
2. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele [= SGV + SPV] ausrichten.
3. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.
4. Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.
5. Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt [für den ÖPNV = ÖSPV und SPNV], bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 [...] verständigen [...].



VORSCHLÄGE ZUR NOVELLIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Überblick zu den vorgeschlagenen Änderungen für das Eisenbahnrecht

- 1. Leistungsbezogene Ziele für Marktanteile **SGV/SPV**** (BuMoG/BMP)
- 2. Deutschlandtakt Zielfahrplan** (= Systemtrassen SPV und SGV) auf diese Ziele ausrichten => Zielfahrplan BuMoG/BMP mit Verknüpfung ins ERegG
- 3. Infrastrukturentwicklung Schiene + Zugangsstellen** entsprechend Zielfahrplan D-Takt => BuMoG (SGV, SPFV, SPNV) => Bundesverantwortung!
- 4. Absicherung der Trassen des **SGV** sowie **Trassen und Angebot im SPFV und SPNV**** durch Instrumente in ERegG/AEG
- 5. Finanzierung Schiene** mit BMP klären und u.a. **Stellschraube Trassenpreise** zur Verbesserung der Markposition der Schiene in BuMoG/BMP + ERegG
- 6. Rechtskonformität Gesetzesänderungen** => Ausgestaltung und Prüfung der gesetzlichen Regelungen an Verfassung und EU-Recht



VORSCHLÄGE ZUR NOVELLIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Deutschland-Takt Zielfahrplan

Deutschland-Takt Zielfahrplan

- Definition und Anforderungen Deutschlandtakt Zielfahrplan (u.a. Etappisierung)
- revolvierender Prozess der Fortschreibung (alle fünf Jahre)
- Einbindung Branche (= Akteure SGV+ SPV inkl. AT des SPNV)
- Beschluss mit Bundesmobilitätsplan (Abschnitt 3 BuMoG)

Aufgaben des Bundes

Planungsentscheidung über Ziele, Angebot, Infrastrukturentwicklung, Nutzungsentgelte und Budget zur Realisierung

dabei: Bewältigung Zielkonflikte SPV/SGV, SPFV/SPNV, SPNV/SPNV

=>

Verfassungsrechtlicher Gewährleistungsauftrag des Bundes zur Entwicklung der Schienenverkehrsinfrastruktur für SPNV, SPFV, SGV aus Art. 87e IV GG



VORSCHLÄGE ZUR NOVELLIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Absicherung Systemtrassen (SGV/SPV) für vorgesehene Zwecke

Konkretisierung Zielfahrplan

- Netznutzungskonzept (BMDV)
- Netznutzungsplan (EIU)
- Jahresfahrplan
- Unterjährige Kontingente

Absicherung von Investitionen über Rahmenverträge (SGV/SPV); Laufzeit bis 5 Jahre + ggf. 15 Jahre

Bindung Systemtrassen an Zweck (D-Takt SPFV + SPNV => faktisch auch Fahrplankonstruktion; SGV => ggf. harmonisierte Geschwindigkeit)

Vergabe Systemtrassen

- Zuteilung Systemtrassen für SGV und kommerziellen SPV transparent und marktoffen => höchstes Regelentgelt (wenn Koordination scheitert)
- Systemtrassenbindung SPV auf Basis von Verkehrsvertrag (Nachrang Vertragsschluss ggü. kommerziellem Verkehr)
- fehlende Anmeldung/Nutzung => Wandlung in Multifunktionstrassen



Kommerzieller oder vertragsgebundener SPV

(1) Vorrang kommerzieller SPV

bei "verbindlicher Zusage", die mit den Systemtrassen des D-Taktes verbundenen Leistungen ohne Verkehrsvertrag zu erbringen

(2) Fristenlösung wie PBefG:

Verbindliche Zusage ist nach Vorinformation gemäß VO 1370 über beabsichtigte Vergabe von Verkehrsvertrag abzugeben.

Verstreicht Sechsmonatsfrist ohne verbindliche Zusage, dann erhält das EVU mit Verkehrsvertrag die erforderlichen Systemtrassen

(3) Pflichtengehalt verbindliche Zusage

- Linien, Verkehrsangebot, Mindestanforderungen, durchgängige Buchbarkeit (Barrierefreiheit, Platz, ...)
- Weitere Anforderungen an Beförderungsentgelt und Standards (ggf. Verweis in Bundesmobilitätsplan oder NVP für SPNV)

(4) Rechtsverbindlichkeit und Sanktionierung der Zusage

(5) Vertragsschluss nicht gehindert

Verbindliche Zusage so terminiert, dass Vergabe Vertrag möglich ist

KONTAKT UND HINWEISE

Dr. Jan Werner

Mitglied im wissenschaftlichen Beirat VCD

Berufliche E-Mail: werner@kcw-online.de