

Am Sandtorkai 2  
D-20457 Hamburg

Tel.: +49 40 366203  
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de  
www.zds-seehaefen.de

14.01.2020  
III-3-207

## Gesetzesentwurf zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

### Stellungnahme des ZDS

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der rund 160 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafendarbeiter\*innen.

Mit den folgenden Ausführungen beziehen wir uns auf den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts und bedanken uns für die damit verbundene Möglichkeit, eine Stellungnahme abgeben zu können.

- Die Definition der Laderampe in § 1 Absatz 27 ERegG ist nicht eindeutig genug. Es muss klargestellt werden, dass sie (1.) allein dem unmittelbaren (!) Wechsel vom Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene dient und dies (2.) nur in Richtung des Beladens.
- Nach unserem Dafürhalten muss eine Definition des Güterterminals aufgenommen werden. Danach ist ein Güterterminal als Einrichtung definiert, in der der Warenumschlag zwischen einem oder mehreren Verkehrsträgern stattfindet und in zeitlicher und operativer Hinsicht die logistische Einheit der beförderten Waren gewahrt wird.
- Die Befreiungsvorschriften für Betreiber von Serviceeinrichtungen sind heute schon erheblich zu langwierig und kompliziert, Befreiungsverfahren dauern manchmal mehrere Jahre, bis die Bundesnetzagentur entscheidet. Die Gesetzesnovelle verkompliziert das Regelwerk nochmals durch den neuen § 2 b ERegG. Er muss radikal vereinfacht und der Bundesnetzagentur eine abschließende Frist vorgegeben werden, nach deren Verstreichen die Befreiung fingiert wird.

- Innerhalb der zentralen Zugangsregulierungsvorschrift des § 10 Absatz 1 Satz 2 ERegG ist der Begriff „Infrastrukturen“ durch den Begriff „Eisenbahnanlagen“ zu ersetzen. Denn: § 10 ERegR soll die europarechtlichen Vorgaben aus Artikel 10 Absatz 1 Satz der Richtlinie 2012/34/EU umsetzen. Das Europarecht versteht unter „Infrastruktur“ jedoch nur die Schienenwege (Artikel 3 i. V. m. Anhang 1 der Richtlinie 2012/34/EU), die nach nationalem Eisenbahnrecht als „Eisenbahnanlagen“ bezeichnet werden. Unter „Infrastruktur“ fallen nach deutschem Eisenbahnrecht die Eisenbahnanlagen, die Serviceeinrichtungen und die Bahnfernstromfernleitungen. Da § 10 Absatz 1 Satz 2 ERegG den Zugang zu „Infrastrukturen“ gewährt, geht er also über die europäische Richtlinie hinaus. Für die Seehäfen und die dort befindlichen Umschlaganlagen führt dies u. E. zu gefährlichen Auslegungs- und Abgrenzungsschwierigkeiten. Umschlaganlagen könnten als „Infrastruktur“ qualifiziert werden, die der „Anbindung von See- und Binnenhäfen“ dient und würden unter diesen Umständen unter die – strengere – Regulierung von Eisenbahnanlagen fallen und nicht, wie eigentlich beabsichtigt, unter die Regulierung von Serviceeinrichtungen.
- Die Regelung zur Zugangsgewährung innerhalb der Anlage 2 Nr. 2 Satz 2 („Satz 1 gilt auch für Serviceeinrichtungen in See- oder Binnenhäfen. Für Eisenbahnanlagen in See- oder Binnenhäfen sind die Regelungen für Serviceeinrichtungen anzuwenden.“) sollte ersatzlos gestrichen werden. Nach dieser Formulierung umfasst der Zugang zu Häfen nicht nur die Eisenbahnanlagen, sondern auch die Serviceeinrichtungen. Auch diese Regelung geht weit über das Europarecht hinaus. Das Europarecht ist hier – anders als die Gesetzesbegründung behauptet – eindeutig: In Häfen ist nur der Zugang zu Einrichtungen zu gewähren, die einen Gleisanschluss haben. Zudem fallen im Europarecht „Serviceeinrichtungen“ (z. B. Terminalanlagen) stets unter die „Hafenanlagen“. Die vorgesehene Regelung geht damit gleich in zweifacher Weise über die eindeutigen europarechtlichen Vorgaben hinaus: Zum einen wird der Zugang in Häfen auf „Serviceeinrichtungen“ erweitert, die keinen Gleisanschluss haben. Zum anderen sollen Serviceeinrichtungen in Häfen nicht mehr unter die „Häfen“ fallen, sondern eigenständig als Serviceeinrichtungen erfasst werden. Der damit in der Praxis einhergehende Zerfall der Häfen in eine Vielzahl von einzelnen und einzeln regulierten Anlagen muss dringend beendet werden.

Wir möchten Sie bitten, unsere vorgetragenen Anliegen im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

Mit einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme sind wir einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Könner  
Geschäftsführer