



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E 23
Invalidenstr. 44

10115 Berlin

Bonhoefferweg 23 · 91058 Erlangen
Telefon 0700 83681111
www.vdmt.de · info@vdmt.de
Sitz des Vereins ist Berlin · VR 14053 Nz
Bankverbindung
IBAN DE60 7609 0500 0004 2210 01
BIC GENODEF1S06
Vorstand
Hans-Jürgen Crede
Johannes Füngers (Stellvertreter)
Ihnen schreibt:
Volker Wente (wente@vdmt.de)

- nur per E-Mail -

18. Dezember 2020

Weiterentwicklung ERegG

Hier: Stellungnahme des VDMT zum Referentenentwurf vom 18.11.2020

Ihre Nachricht vom: 02.12.2020

Sehr geehrte Frau Leuftink,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum genannten Gesetzentwurf Stellungnehmen zu dürfen. Wir begrüßen ausdrücklich die Absicht, Museums- und Touristikbahnen weiterhin weitestgehend von den Regulierungsvorschriften des ERegG auszunehmen. Aus Sicht des VDMT möchten wir konkret zwei Punkte ansprechen:

Rechtsbegriff „Betreiber kulturhistorischer Eisenbahnen“

Auch wenn dieser Rechtsbegriff aus der „Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen“ übernommen wurde, wird für die Museums- und Touristikbahn ein weiterer Begriff in das Eisenbahnrecht eingeführt. Dieser Rechtsbegriff bezieht sich europarechtlich nur auf Serviceeinrichtungen, während er im nationalen Recht weitergehend verwandt wird. Wir regen zumindest für zukünftige Novellen an, die Begriffswelt zu vereinheitlichen und wie im AEG auch hier sinngemäß Ausnahmen für „ausschließlich museale oder touristische Nutzung“ zu normieren. Dieser Vorschlag folgt übrigens auch dem Rechtsgedanken des § 1 Abs. 4 ERegG. Dies entspricht unserer Ansicht nach auch dem Grundgedanken des Europarechts, nur den „kommerziellen Eisenbahnverkehr“, also den Verkehr, der die Ortsveränderung von Personen und Gütern, nicht aber den, der die Reise als Selbstzweck zum Ziel hat, regeln will.

Zu § 2a Abs. 2 ERegG – Entwurf

Wir gehen davon aus, dass Betreiber von Bahnanlagen auch dann von den Pflichten befreit werden können, wenn sie den kulturhistorischen Eisenbahnbetrieb nicht selbst durchführen, sondern die Bahnanlagen für dritte Betreiber kulturhistorischer Eisenbahnen vorgehalten werden. So werden zahlreiche dieser Bahnanlagen von Kommunen oder kommunalen Zweckverbänden vorgehalten, den Betrieb selbst führen dann Vereine oder vergleichbare Organisationen durch.

Aus Gründen äußerster Vorsicht regen wir deshalb an, die Wörter „für deren eigene Zwecke“ durch die Wörter „im Rahmen ihrer Zweckbestimmung“ zu ersetzen.

Mit der jetzigen Formulierung könnte die Nutzung durch Dritte, sei es regelmäßig oder bei besonderen Veranstaltungen (z. B. Besuche befreundeter kulturhistorischer Eisenbahnen) möglicherweise bedenklich erscheinen. Wir gehen zwar davon aus, dass diese Nutzung durch diese Dritten bereits heute dem Wortlaut und dem Sinn und Zweck der Regelung zulässig ist. Angesichts der Akribie, die beim Vollzug des Eisenbahnregulierungsrechts angewandt wird, würde dies zur Rechtssicherheit beitragen. Sollte es bei der jetzigen Formulierung bleiben, regen wir einen klarstellenden Satz in der Gesetzesbegründung an.

Die Gesetzesnovelle dient zumindest auch zur Umsetzung der Evaluierungsergebnisse. Deshalb möchten wir, auch wenn die folgenden Punkte den Kernbereich der Tätigkeiten unserer Mitglieder nur tangieren, auf drei generelle Probleme des Regulierungsrechts hinweisen:

— **Das Eisenbahnregulierungsrecht ist zu komplex und nicht mehr handhabbar**

Der „normale“ Rechtsunterworfenen ist nicht mehr in der Lage, sich mit vertretbarem Aufwand und ohne externe Unterstützung verlässlich Übersicht über seinen Pflichtenkreis zu verschaffen. Will man Eisenbahninfrastruktur erhalten, an denen die Staatsbahnen oder andere Betreiber gleich welcher Rechtsform und Nutzungszweck kein Interesse mehr haben, müssen einfachste Wege hierfür geschaffen werden. Angesichts der heutigen Regelungsdichte und –komplexität wird jeder Verlager die Straße der Schiene vorziehen. Der Rückgang von aktiven Gleisanschlüssen und sonstiger peripherer Eisenbahninfrastruktur belegt dies empirisch. Gleiches gilt, wenn Kommunen diese Infrastruktur vorhalten wollten.

Genau genommen ist europaweit der eigentliche Zweck der Eisenbahnregulierung, Staatsbahn – Monopole aufzubrechen. Genau darauf muss sich – will man dieses Ziel tatsächlich verkehrspolitisch dauerhaft verfolgen – die Regulierung beschränken. Für andere Eisenbahnen dürfte das kartellrechtliche Instrumentarium bereits hinreichend wirksam sein, sollte es dort überhaupt materiell diskriminierendes Verhalten zu beobachten sein. Vor diesem Hintergrund sollte grundsätzlich geprüft werden, ob dem Regulierungsaufwand auf allen Seiten ein messbarer Nutzen gegenüber steht.

— **Regulierung fördert den Deutschlandtakt nicht**

Das Regulierungsrecht nicht geeignet, Kapazitätsprobleme zu lösen. Die über Parteigrenzen hinweg formulierten politischen Ziele verfolgen ein erhebliches Wachstum auf der Schiene. Also muss die Infrastruktur diesen Wachstumszielen entsprechend ausgebaut werden. Eine Regulierung des Zuganges und der Nutzung führt nur dazu, dass die Nachfrage spezifischer Nutzergruppen zurückgestellt und nicht wie nachgefragt bedient werden kann. Das konterkariert diese Wachstumsziele strukturell. Die zurückgestellten Nutzer verschlechtern (!) ihr Wettbewerbssituation gegenüber der Straße, weil ihre Nachfrage nicht zeitgerecht bedient werden kann. Dieses Verfahren wäre bestenfalls punktuell zu akzeptieren. Ziel aber muss ein Infrastrukturausbau sein, der die Mehrnachfrage weitestgehend restriktionsfrei aufnehmen kann. Die Straße macht es uns vor.

— **Auf den Ordnungswidrigkeiten – Katalog wäre zu verzichten**


Praktisch die gesamte Eisenbahninfrastruktur befindet sich in öffentlichem Eigentum. Bei öffentlichen Eigentümern sollte der Gesetzgeber auch hier Rechtstreue unterstellen, die nicht noch mit Strafbewehrung unterlegt und eingefordert werden muss.

Hinzu kommt: in öffentlichem Eigentum stehende Infrastrukturbetreiber schütten keine Gewinne aus. Im Gegenteil, sie erhalten auf verschiedensten Wegen erhebliche öffentliche Subventionen. Faktisch erhöht eine Geldbuße damit die Nutzungsentgelte oder den Subventionsbedarf. Es fehlt also der Sanktionscharakter, vom erheblichen Verwaltungsaufwand, den sie Sanktionierung erfordert, ganz zu schweigen.

Wir würden uns freuen, wenn die oben genannten Anmerkungen noch Eingang in das aktuelle Verfahren finden würden und die unten genannten grundsätzlichen Überlegungen vertieft diskutiert werden würden. Da die Magistralen aufgrund ihrer Streckenbelegung und technischer Vorgaben immer weniger Sonderzüge von Museums- und Touristikbahnen aufnehmen können, sind sie auf ein leistungsfähiges, attraktives Netz von Nebenabfuhrstrecken angewiesen.

Für Rückfragen steht Ihnen insbesondere der Unterzeichner gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'V. Wente', is centered on the page. The signature is written in a cursive style with a large 'V' and a stylized 'W'.

Volker Wente
Vorstand