

**Stellungnahme zu einem Referentenentwurf zur Weiterentwicklung
des Eisenbahnregulierungsrechts;
Ihre E-Mail vom 2. Dezember 2020**

21.12.2020

Eine Stellungnahme und die Einbeziehung der Expertise unserer Mitgliedstädte war uns innerhalb der Frist bis 14.12.2020 nicht möglich.

Wir widersprechen ausdrücklich der in Ihrer E-Mail genannten Regelvermutung. Ohne unsere Rückmeldung ist nicht von einem Einverständnis mit dem Entwurf auszugehen.

Inhaltlich schließen wir uns der Ihnen vorliegenden Stellungnahme des Deutschen Landkreistages vom 14.12.2020 an. Die Städte sind im Hinblick auf die Konnektivität des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in einigen Ländern und im Hinblick auf Lieferungen über den Schienengüterverkehr (SGV) stark von den Regelungen betroffen.

Wir erlauben uns, darüber hinaus auf folgende Aspekte hinzuweisen:

- Zu Definition Verladerampen (Nr. 3 I § 1 Abs. 27 ERegGE, § 2 AEGE)

In Abs. 28 (neu) werden Laderampen neu aufgenommen und als an Schienenwegen liegende ortsfeste bauliche Anlagen, die die Be- und Entladung von Güterwagen erleichtern, indem sie der Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Güterwagen und der Umgebung dienen, definiert.

www.staedtetag.de

Aktenzeichen
66.06.22 D

Hauptgeschäftsstelle Berlin
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-0

Hauptgeschäftsstelle Köln
Gereonstraße 18-32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-0

Europabüro Brüssel
Avenue des Nerviens 9-31
1040 Bruxelles / Belgien
Telefon +32 2 74016-20

Die Einbeziehung von Laderampen in die Regulierung parallel zu Personenbahnsteigen erscheint uns - auch wenn dies europarechtlich geschuldet sein sollte - anachronistisch, unverhältnismäßig und wird unseres Erachtens zu neuen Bürokratieaufwänden führen.

In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass Verladeeinrichtungen für den kombinierten Verkehr, an Hafenbahnen und anderen kommunalen Einrichtungen nicht von der Definition erfasst werden. Wir sehen darin ggf. neue Hemmnisse für Projekte des Schienengüterverkehrs, wie die geplante „Schienenbrücke Berlin“ oder die Wiedereinrichtung eines Nachgüterverkehrs zwischen Städten.

Die Aussage der Begründung nach der auch „Güterterminals, d. h. in Serviceeinrichtungen gelegene Laderampen vom Mindestzugangspaket umfasst sein können“ (dies gelte aber nur für den Fall, in dem die Laderampen, vergleichbar einem Personenbahnsteig, unmittelbar am Schienenweg gelegen sind, auf dem Kapazität beantragt wurde), halten wir zur Abgrenzung nicht für ausreichend.

- Zu Definition § 1 Nr. 28 ERegGE Erprobungsklausel für neue Fahrplankonzepte, wie den Deutschlandtakt (§ 52 a ERegGE)

Die Einbeziehung des Güterverkehrs (SGV) in die Definition des „Deutschlandtakts“ wird von uns ausdrücklich begrüßt. Die Begründung sollte ausdrücklich klarstellen, dass unter Personenverkehr der SPfV und der SPNV gleichermaßen zu verstehen sind.

Das regulatorische Ziel des Deutschlandtaktes, den regelmäßigen wie den kurzfristigen Bedarf der Zugangsberechtigten nach Fahrwegkapazität zuzuweisen, sollte in die Definition aufgenommen werden.

Die als § 52a RegE vorgesehene „Experimentierklausel“ für „Pilotprojekte zur Erprobung neuer Konzepte der Kapazitätsnutzung und Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts“ wird ausdrücklich begrüßt. Sie ist von zentraler Bedeutung für die zukünftige Gestaltung der Nutzung des Schienennetzes und muss zügig ausgefüllt und umgesetzt werden, um die Erstellung von Netznutzungskonzepten nach den Prinzipien des Deutschlandtakts voranzutreiben.

Nach unserer Überzeugung mangelt es aber bei einer gleichgewichtigen Neugestaltung zwischen SPFV, SPNV und SGV eines neuen „Avis commun“ zwischen allen Beteiligten. Dies ist unseres Erachtens in der Verbändeanhörung klar zu Tage getreten.

Das umfasst auch die offene Frage, ob für die Realisierung die Statuierung sog. „Systemtrassen“ oder eine vorgeschlagene Umsetzung über in der Vergangenheit in die Kritik geratene „Rahmenverträge“ die bessere Alternative ist.

Die Vorschriften müssen daher für diese Erprobungsfragen flexibel offen sein, die Grundregeln aber gleichfalls klar in der vorgesehenen Verordnungsermächtigung definieren. Sie sollten als Eckpunkte im Gesetz selbst genannt sein, der Entwurf der Verordnung des BMVI sollte mit dem Gesetz bereits auf den Weg gebracht werden.

Zurzeit sind die Eckpunkte zu vage gehalten (insbesondere durch die Verwendung des Begriffs „können ... getroffen werden“) und daher nicht geeignet, eine hinreichende Klarheit über Inhalt und Nutzen zu schaffen. Dazu ist ferner eine aussagekräftige Anzahl an Pilotprojekten (Strecken und Knoten) festzulegen.

Um Berücksichtigung im weiteren Verfahren wird gebeten.