



Bundesnetzagentur

Ergebnisbericht

„Harmonisierung der Vergabe von Zugtrassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen“ (Stand: 09.02.2017)

Einleitung

Die Bundesnetzagentur hat Anfang 2016 ein Projekt aufgestellt, um zu ermitteln, ob bei der Vergabe von Kapazitäten auf Schienenwegen und in Serviceeinrichtungen seitens der Zugangsberechtigten und Infrastrukturbetreiber Anpassungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial in bestehenden Vergabeverfahren besteht.

Der Projektaufstellung ging die Überlegung voraus, dass in aller Regel vor und nach der Belegung einer Zugtrasse mit einer Zugfahrt Kapazität in einer Serviceeinrichtung notwendig ist. Da für eine Zugfahrt sowohl Kapazität auf den Schienenwegen als auch in Serviceeinrichtungen benötigt wird, sind an der Vergabe von Infrastrukturkapazitäten für die einzelne Zugfahrt jeweils mindestens drei Infrastrukturbetreiber (Betreiber der Serviceeinrichtung [BvSE] – Betreiber des Schienenwegs [BdS] – BvSE) beteiligt. Bei der Nutzung von Schienenwegen im Zusammenhang mit der Nutzung von Serviceeinrichtungen besteht die Notwendigkeit, dass beide Nutzungszeiträume – auf der Strecke und in der Serviceeinrichtung – zueinander passen müssen. Die Praxis hat gezeigt, dass es andernfalls zu einem Rückstau auf dem Schienennetz kommen kann. Es ist anzunehmen, dass eine solche Situation nicht auftritt, soweit eine Abstimmung zwischen BdS und BvSE vorgenommen wird. Unterstützt würde dies durch eine verantwortliche Bestellung von zueinander passenden Kapazitäten auf dem Schienenweg und in der Serviceeinrichtung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Für die Planung von Trassen zum Netzfahrplan sieht das Eisenbahnregulierungsrecht konkrete Regelungen für die BdS vor. Zwingend zu beachten war bisher insbesondere das Fristengefüge nach § 8 Eisenbahninfrastruktur - Benutzungsverordnung (EIBV) für Netzfahrplantrassen. Nach den künftigen Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) ergibt sich der Zeitplan des Zuweisungsverfahrens für BdS aus §§ 50 und 51 Abs. 1 i.V.m. Anlage 8 ERegG. Für den BvSE gelten dagegen nach alter sowie nach neuer Rechtslage keine entsprechenden zwingend zu beachtenden zeitlichen Vorgaben; die Antragstellung ist grundsätzlich jederzeit möglich. Aufgrund der Formulierung der ehemaligen verordnungsrechtlichen Vorrangregelung für Serviceeinrichtungen in § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV wurde vielfach der Zwang gesehen, zuerst die Zuweisung

von Zugtrassen abwarten zu müssen, bevor eine Zuweisung der Kapazität in der Serviceeinrichtung erfolgt.

Aufgrund aufgetretener Abstimmungsschwierigkeiten und vor dem Hintergrund des Rechts auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur hatte die Bundesnetzagentur 27 Eisenbahnunternehmen (BdS, BvSE und EVU) angeschrieben und um Stellungnahme gebeten, um festzustellen, ob und – falls erforderlich – wie die bestehenden Verfahren aus Sicht des Marktes generell verbessert werden sollten. Da im Rahmen der Stellungnahmen vereinzelt auch Kritik an den bestehenden Verfahren geäußert wurde, hatte sich die Bundesnetzagentur entschieden, im Anschluss an die schriftlichen Stellungnahmen die angeschriebenen Unternehmen zusätzlich zu mündlichen Erörterungsrunden einzuladen. Die Bundesnetzagentur hatte hierzu vier Termine in Bremen, Hamburg, Eschborn und Berlin anberaumt. An diesen Terminen haben insgesamt 14 Unternehmen und Verbände teilgenommen.

In den Gesprächsrunden hat die Bundesnetzagentur die Ausgangssituation beschrieben und zur Diskussion gestellt, ob eine Anpassung der Verfahren zu einer Verbesserung der Kapazitätsvergabe führen könnte. Hierzu hat sie insbesondere die Möglichkeiten der Parallelität der Anmelde- und Vergabeverfahren zum Netzfahrplan von Zugtrassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen und das Erfordernis einer gleichzeitigen Anmeldung von Zugtrasse und Serviceeinrichtung zur Diskussion gestellt.

Die Ergebnisse aus den Diskussionsrunden und die Schlussfolgerungen der Bundesnetzagentur werden mit diesem Bericht dargelegt.

Die Bundesnetzagentur möchte mit diesem Ergebnisbericht insbesondere darlegen

- (1) einen Überblick über die bestehenden Zuweisungsverfahren,
- (2) die Erwägungen aus Sicht des Marktes, warum ein generelles System zur Harmonisierung der Vergabeprozesse von Zugtrassen und Serviceeinrichtungen nicht sinnvoll erscheint,
- (3) von den Marktteilnehmern benannte Verbesserungspotenziale,
- (4) das Vorgehen bei Auftreten von Problemstellungen im Einzelfall,
- (5) die Konsequenzen, die sich bei Beibehaltung des bestehenden Systems ergeben,
- (6) Anforderungen unter dem neuen Eisenbahnregulierungsrecht.

(1) Überblick

a. Bestehende Verfahren zur Vergabe von Nutzungsrechten in Serviceeinrichtungen

Anmeldungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen waren nach dem AEG und der EIBV und sind auch unter Geltung des ERegG jederzeit zulässig.

Um die verschiedenen Nutzungswünsche innerhalb der Serviceeinrichtung besser zu koordinieren und auf die Zugtrassen abzustimmen, führen verschiedene BvSE das Anmelde- und Zuwei-

sungsverfahren in festen Zeiträumen nach der Planung der Netzfahrplantrassen durch. In diesem Verfahren der gesammelten Bearbeitung von Anträgen lassen sich Konflikte eher einvernehmlich lösen. Außerdem wird über unlösbare Konflikte anhand von festgelegten Vorrangregeln entschieden. Nach der abschließenden Bearbeitung dieser Anträge für Netzfahrplanverkehr sind weitere Anmeldungen jederzeit möglich und vom BvSE unverzüglich zu bearbeiten. Das Vergabeverfahren für Serviceeinrichtungen ist dabei dem Zuweisungsverfahren für die Trasse zumeist zeitlich nachgelagert.

Dies rührt daher, dass die bestehenden gesetzlichen Regelungen bislang wegen der Formulierung in § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV, wonach im Konfliktlösungsverfahren bei der Vergabe von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen demjenigen Antrag Vorrang zu gewähren ist, der „notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarte Zugtrasse“ ist, häufig so interpretiert wurden, dass Zugtrassen *grundsätzlich vor* Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu vergeben sind. Auch die DB Netz AG sieht diese Reihenfolge der Vergabeverfahren in seinen Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) vor. Eine derartige zwingende Reihenfolge der Vergabe von Trassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen war verordnungsrechtlich allerdings nicht zwingend vorgeschrieben. Es handelte sich bei § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV um eine Vorschrift, die das Konfliktverfahren beschreibt. Bei der in § 10 Abs. 6 Nr. 1 EIBV enthaltenen Vorgabe handelt es sich mithin lediglich um ein Vorrangkriterium, welches nur im Fall eines Konfliktes zwischen zwei oder mehr Nutzungsanmeldungen zur Anwendung kommt.

Nach dem nunmehr geltenden Eisenbahnregulierungsrecht (ERegG) wird diese Annahme durch die Begründung zu § 13 Abs. 2 Nummer 1 ERegG bestätigt. Danach heißt es, dass „aus dem Vorrangkriterium nach Nummer 1 nicht abzuleiten [ist], dass Kapazitäten in Serviceeinrichtungen generell nur an Zugangsberechtigte vergeben werden dürften bzw. könnten, die (schon) eine Zugtrasse beantragt haben. Auch wenn (noch) keine Zugtrassen beantragt sind, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung über den Antrag des Zugangsberechtigten zu befinden, ohne ihn von vornherein als beispielsweise unplausibel zurückzuweisen.“ (Bundestag Drucksache 18/8334, S. 180 f.).

Auch künftig ist es daher möglich, dass die Zeitfenster für die Anmeldung und Vergabe von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zeitlich vor dem, nach dem oder parallel zum Vergabeverfahren für Trassen liegen.

b. Eisenbahnbetriebliche Überlegungen zur Planung von Zugtrassen und Serviceeinrichtungen

Zur Planung und Durchführung einer Zugtrasse gehören nach weit überwiegender Überzeugung der befragten Unternehmen ein Bahnhof am Startpunkt (Anfangsbahnhof) und ein Bahnhof am Zielpunkt (Endbahnhof) der Zugtrasse. „Bahnhof“ ist hier im eisenbahnbetrieblichen Sinne gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu verstehen, wonach Bahnhöfe „Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche [sind], wo Züge beginnen, enden, halten, kreuzen, überholen oder wenden dürfen.“ Eine Zugfahrt beginnt somit auf einem Ausfahrgleis, geht über das Streckengleis („freie Strecke“) und endet im Einfahrgleis des Endbahnhofs. Ein- und Ausfahrgleis liegen ggf. im Bereich einer Serviceeinrichtung.

c. Auswirkungen der Planungsprozesse

Im Rahmen der Planung von Zugtrassen des Netzfahrplans werden für den Beginn und das Ende einer Zugtrasse jeweils ein bestimmtes Gleis innerhalb eines Bahnhofs zu Grunde gelegt, um eisenbahnbetrieblich eine Konstruktion der Zugtrasse durchführen zu können. Zu diesem Zeitpunkt ist aber über die Vergabe der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen meist noch nicht entschieden worden. Dementsprechend werden die tatsächlichen Ein- und Ausfahrtsgleise später konkretisiert.

Es stellte sich die Frage, ob es für die Vergabe von Schienenwegkapazität (Zugtrassen) und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sinnvoll wäre, die unter a) beschriebenen Planungsprozesse generell oder auch punktuell zu harmonisieren. Diese Frage wurde im Markt konsultiert.

(2) Kein generelles System zur Harmonisierung der Vergabeprozesse nötig

a. Kapazitätsvergabe parallel zur Entstehung des Netzfahrplans

Von Seiten der Gesprächsteilnehmer wurde in allen Terminen einvernehmlich ausgeführt, dass sie eine generelle Parallelität der Anmelde- und Vergabeverfahren zum Netzfahrplan als kontraproduktiv bewerten würden.

Als Argumente gegen eine entsprechende Harmonisierung wurde vielfach angeführt, dass eine Bearbeitung paralleler Anmeldeverfahren durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zeitlich und personell nicht leistbar sei. Es wären zu viele Parameter zu beachten (wie z.B. die Zuglängen, Aufteilung von Zügen etc.), die in einem Zeitraum von zwei Monaten nicht allesamt koordiniert werden könnten; insbesondere nicht in Anlagen, in denen nicht nur ein BvSE und ein BdS betroffen sind, sondern auch noch nachgelagerte Infrastrukturen. Es wäre sehr aufwändig, die Gesamtkette der Nutzungen abzugleichen und erforderlichenfalls anzupassen. Für die Abstimmung und ggf. mehrfache Anpassung würde vermutlich ein langwieriger Prozess erforderlich sein als bei den bestehenden Verfahren. Dem höheren Aufwand der BdS und BvSE stünde kein entsprechender Nutzen gegenüber. Der höhere Aufwand wäre letztendlich auch ein Nachteil für die EVU. Einen Mehrwert sehen Vertreter der BdS und BvSE allenfalls für Serviceeinrichtungen, deren Kapazitätsauslastung sehr hoch ist. Durch eine abgestimmte Vergabe von Zugtrassen und Serviceeinrichtungen ließen sich in diesen Fällen die knappen Ressourcen effizienter planen.

In der Praxis sei die von der Bundesnetzagentur dargestellte Situation in den allermeisten Fällen lösbar. Aufgrund standort- und infrastrukturenspezifischer Besonderheiten erscheine die Überbürdung mit einem *generell* geltenden Verfahren der Kapazitätszuweisung nicht als sinnvoll. Eine Lösungsfindung im Einzelfall im Sinne eines „best practice“ sei daher sachgemäßer.

Gerade im Güterverkehr sei die mit einer zeitgleichen Anmeldung von Zugtrasse und Serviceeinrichtung verbundene Etablierung eines „Netzfahrplans für Serviceeinrichtungen“ parallel zum Netzfahrplan für die Zugtrasse nicht zielführend, da von der ursprünglichen Planung in vielen Fällen abgewichen würde. EVU des Güterverkehrs haben vorgetragen, dass die derzeitigen Anmelde- und Zuweisungszeiträume für Netzfahrplantrassen eine präzise Planung ihrer Verkehre nahezu unmöglich machten, weil sie zu weit vor dem Nutzungszeitraum liegen. Ob Aufträge für die Durchführung von Transporten erteilt würden, entscheide sich häufig erst wenige Monate vorher. Die Verpflichtung zu einer weiter in der Zukunft liegenden Planung beeinträchtige deren

Genauigkeit erheblich und würde in vielen Fällen zu notwendigen Korrekturen in der Planung führen. Eine vermeintlich „bessere“ Planung/Abstimmung zum Netzfahrplan würde daher im Güterverkehr nicht zu einer Verbesserung führen. Vielmehr stünde in diesem Fall zu befürchten, dass ungenauere Bestellungen von Kapazität in Serviceeinrichtungen vorgenommen würden, die zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden müssten.

Abstimmungsprobleme zwischen der vereinbarten Zugtrasse und der Nutzung in der Serviceeinrichtung ergäben sich ferner in den meisten Fällen nicht auf der Ebene der Planung, sondern vielfach aufgrund anderer kurzfristiger Ereignisse auf Ebene der Betriebsdurchführung (Betriebsstörungen, Baumaßnahmen, Witterungsbedingungen), die durch eine bessere Planung nicht verhindert werden könnten. In den Seehäfen bestehe zudem die Schwierigkeit, dass wenn ein Schiff verspätet einlaufe, auch der Zug die entsprechende Zeit warten würde, da kein Zug wieder unbeladen aus dem Hafen fahren würde. Auch aus diesem Grund sei eine Planung in diesem Bereich nicht sicher vorzunehmen bzw. in besonderem Maße externen Einflussgrößen ausgesetzt.

Angesprochen auf den Wunsch von einzelnen EVU, ein gesamthafes Angebot als Ergebnis der abgestimmten Planung der BdS und BdSE zu erhalten, widersprachen andere EVU und Infrastrukturbetreiber deutlich. Durch die Planung der Kapazitätsvergabe seien die elementaren Interessen der Zugangsberechtigten berührt, weswegen ein Großteil der Koordination auch bei diesen verbleiben müsse. Die Planung der Transportkette sei eine klassische Speditionsaufgabe. Der Spediteur sei auch Zugangsberechtigter. Es habe lange gedauert, bis sich dieser das Zugangsrecht gerichtlich erstritten habe. Es sei gerade seine Aufgabe, die Organisation der Prozesse zu übernehmen. Mithin handele es sich dabei nicht nur um ein Recht, sondern auch um eine Pflicht. Zudem würde in dieses Recht wieder eingegriffen, würde man die Abstimmung nun auf Infrastrukturbetreiberseite sehen. Es sei auch sinnvoll, dass der Operateur die Slots in eigener Verantwortung sichert. Organisiere der Operateur die Slots in einer Verladeeinrichtung nicht mehr selbst, sondern schreibe die Transportleistung komplett aus, überließe er den EVU die Bestellung von Zugtrasse und Slots in der Verladeeinrichtung. Um am Ausschreibungswettbewerb teilzunehmen, müsste jedes EVU also Kapazitäten in der Verladeeinrichtung bestellen. Obwohl der Operateur nur *einen* Transportauftrag zu vergeben hat, gingen beim BvSE von allen am Bieterwettbewerb teilnehmenden EVU Bestellungen für Kapazitäten ein. Diese müsste der BvSE zunächst mühsam koordinieren, obwohl sie am Ende von den im Bieterwettbewerb unterlegenen EVU tatsächlich nicht genutzt werden würden.

Wie die Abstimmung der Akteure untereinander erfolgen soll, sei durch den Markt im konkreten Einzelfall zu regeln. Dies könne und wolle der Markt auch leisten, um seine Kapazitäten gut auszulasten. Dahinter stünden bereits die wirtschaftlichen Interessen der Unternehmen. Es bestehe eine Sorge vor Überregulierung und mangelnder Flexibilität. Die Flexibilität sei jedoch immens wichtig, da es sich um einen äußerst volatilen Markt handele. Zu berücksichtigen sei daher auch immer die Konkurrenz durch den Verkehrsträger Straße.

b. Kapazitätsvergabe zum Gelegenheitsverkehr

Auch im Hinblick auf eine Harmonisierung der Verfahren im Gelegenheitsverkehr haben sich die Teilnehmer der Gespräche unter Verweis auf die zuvor genannten Argumente weit überwiegend gegen eine parallele Anmeldung und Bearbeitung der Anträge durch die Infrastrukturbetreiber ausgesprochen. Insbesondere wurde hervorgehoben, dass ein derartiger Abstimmungsprozess

der Infrastrukturbetreiber zu einer längeren Bearbeitungszeit der Anträge führen würde. Dies schade letztlich der vor allem im Güterverkehr erforderlichen Flexibilität.

Daneben sei zu bedenken, dass eine gleichzeitige Anmeldung von Serviceeinrichtung und Zugtrasse aus Sicht der EVU nur dann von Nutzen sei, wenn diese zusätzliche Angabe vom EIU auch für weitere Abstimmung genutzt werde. Anderenfalls handele es sich um einen zusätzlichen Aufwand, der dem EVU keinen Mehrwert bringe. Selbst wenn sich jedoch die EIU bereit erklären sollten, bei gleichzeitiger Anmeldung von Zugtrasse und Serviceeinrichtung eine Koordination der Anmeldungen vorzunehmen, erweist es sich als problematisch, dass eine Ablehnung der Zugtrasse nicht ausgesprochen werden darf, wenn die Kapazitäten in der Serviceeinrichtung nicht mit Sicherheit ausgeschöpft sind (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 27.11.2015, Az. 13 B 1290/15). In den wenigsten Fällen könne dies jedoch mit Sicherheit gesagt werden.

(3) Erkannte Verbesserungspotenziale

Ein Verbesserungspotenzial sehen die befragten Unternehmen hingegen hinsichtlich der vorhandenen Informationsangebote über die belegten und freien Kapazitäten der jeweiligen Infrastruktur. Soweit hinreichend transparente Informationsangebote vorliegen würden, könnte eine Abstimmung der Unternehmen besser erfolgen.

Diverse Infrastrukturbetreiber arbeiten derzeit an einer Verbesserung der Informationsangebote. Es gibt hierzu bereits unterschiedliche Projekte, die in Zukunft die Abstimmung zwischen den beteiligten Parteien erleichtern sollen. So soll es über unterschiedliche Softwarelösungen zur besseren Disposition, Information und Kommunikation z. B. möglich sein, die belegten und freien Kapazitäten in einer Infrastruktur einzusehen. Weiterhin gibt es auch Tools, die die Daten ein- und ausfahrender Züge nachhalten. Auch diese Informationen können auf Nachfrage den Kunden zur Verfügung gestellt werden. Die befragten Unternehmen waren sich einig, dass hinsichtlich der Informations- und Kommunikationsangebote eine Weiterentwicklung sinnvoll erscheint, evtl. sogar geboten sein kann.

(4) Lösungen im Einzelfall

In den Fällen, in denen sich aufgrund begrenzter Kapazitäten in Serviceeinrichtungen Engpässe gezeigt haben, wurden mittlerweile bereits in den meisten Fällen sachgerechte Lösungen erarbeitet. Es wurde berichtet, dass dem Rückstau auf der Zugtrasse mangels vorhandener Kapazität in der Serviceeinrichtung dadurch begegnet wurde, dass in den Nutzungsbedingungen eine Regelung geschaffen wurde, nach der ein EVU ein Anreizentgelt bezahlen muss, für den Fall, dass es eine Serviceeinrichtung nutzt, für die es zuvor keine Nutzung vereinbart hat. Die Etablierung eines derartigen Anreizentgelts habe dazu geführt, dass EVU nur noch in den seltensten Fällen Zugtrassen ohne die notwendige Nutzungsvereinbarung für die Serviceeinrichtung in Anspruch nehmen. Die Situation eines dadurch verursachten bzw. verstärkten Rückstaus stellt sich daher in diesem Fall vielfach nicht mehr.

Vielerorts werden relativ hohe, zum Teil zeitabhängige Nutzungsentgelte für vor- bzw. nachgelagerte Serviceeinrichtungsinfrastrukturen erhoben. Bereits aufgrund der wirtschaftlichen Interessen der EVU bestellen sie daher die Slots in den Serviceeinrichtungen so, dass eine zu lange Dauer auf der teuren, vor- bzw. nachgelagerten, auch für Zugein- bzw. -ausfahrten genutzten

Infrastruktur und ein entsprechend hohes Entgelt für die Verweildauer vermieden wird. Das aus diesen Entgeltregelungen resultierende Verhalten der EVU bewirkt, dass Kapazitäten in den hochfrequentierten Teilen der Serviceeinrichtungen (Ein- und Ausfahrgleise) für Zugfahrten schneller wieder zur Verfügung stehen.

Die vorgenannten Beispiele zeigen, dass es durchaus gute Lösungen im Einzelfall gibt, um dem eingangs beschriebenen Sachverhalt zu begegnen. Diese Lösungen können in der Gesamtbeurteilung aber nur dann wirken, wenn die EVU an anderer Stelle auf Infrastrukturen für notwendige, in der betrieblichen Planung nicht vermeidbare Abstellungen ausweichen können.

(5) Konsequenzen des bestehenden Vergabeverfahrens

Aus den gewonnenen Erkenntnissen der schriftlichen Stellungnahmen sowie der geführten Gespräche ergibt sich, dass eine generelle Änderung des Verfahrens sowie die Etablierung eines neuen Systems für die Vergabe von Zugtrasse und Kapazität in Serviceeinrichtung generell für alle Infrastrukturbetreiber in Deutschland nicht im Interesse des Marktes liegt.

Auch aus Sicht der Bundesnetzagentur scheint eine generelle Anpassung der bestehenden Zuweisungsverfahren nicht sachdienlich. Die verschiedenen Serviceeinrichtungsarten weisen bedeutende Unterschiede auf, denen mit einer einheitlichen Verfahrensvorgabe für alle Infrastrukturen nicht in hinreichendem Maße Rechnung getragen werden kann. So sind beispielsweise die Planungsgrundlagen im Personenverkehr wesentlich beständiger als im Güterverkehr, dem ein sehr volatiles Geschäft zugrunde liegt.

Daneben hatten die befragten Unternehmen in den Gesprächen darauf verwiesen, dass ein Rückstau auf dem Schienennetz aufgrund mangelnder Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung bisher nur in Einzelfällen aufgetreten sei. Konkrete einheitliche Vorgaben im Hinblick auf die Anmelde- und Vergabeverfahren für die Anwendung in allen Serviceeinrichtungen gleichermaßen zu schaffen, erscheint auch aus diesem Grund nicht sachgerecht. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist vielmehr zu befürchten, dass durch eine Vereinheitlichung der bestehenden Prozesse dem Markt Flexibilität genommen wird, um die im Hinblick auf die unterschiedlichen Infrastrukturen geschaffenen und in der Praxis zumeist funktionierenden Geschäftsmodelle umzusetzen.

Ein Einschreiten der Bundesnetzagentur ist im Einzelfall allerdings weiterhin möglich und kann erforderlich sein, um sachgerechte Lösungen für spezifische Konstellationen zu erarbeiten. Hierbei sind die jeweiligen Besonderheiten des Falls zu berücksichtigen. Ein weitergehender Handlungsbedarf wird aufgrund der Stellungnahmen des Marktes derzeit nicht erkannt.

Daraus ergibt sich allerdings, dass es weiterhin im alleinigen Verantwortungsbereich der EVU verbleibt, ihre „Umläufe“ ordnungsgemäß zu planen. Es ist ihre Aufgabe, Zugtrassen und Serviceeinrichtungen zueinander passend zu bestellen. Bei ihnen liegt der Koordinationsaufwand, wenn die Infrastrukturbetreiber auf die Bestellungen keine passgenauen Angebote machen können. In der Konsequenz bedeutet dies auch, dass der Erwerb einer Zugtrasse ohne korrespondierende Kapazität in einer Serviceeinrichtung einerseits eisenbahnrechtlich nicht unzulässig, andererseits eisenbahnbetrieblich aber unerwünscht ist. Denn der Kapazitätsbedarf müsste dann kurzfristig dispositiv befriedigt werden. Das führt im Zweifel zu einer höheren Belastung des Systems, als wenn die Kapazität in der Serviceeinrichtung rechtzeitig eingeplant worden

wäre. Aus dem Kreis der befragten Unternehmen wurde argumentiert, dass der Markt solche Situationen selbst löst. So würde z. B. ein EVU, welches für ein langes Verweilen in der Einfahrgruppe ein hohes Entgelt zahlen müsse, sein Planungs- und Bestellverhalten in Zukunft anpassen, um derartig hohe Entgelte möglichst zu vermeiden.

(6) Die neue Rechtslage

Am 07.07.2016 hat der Deutsche Bundestag aufgrund der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bundestag-Drucksache 18/9009) den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (Bundestag-Drucksache 18/8334) mit Maßgaben, im Übrigen unverändert, angenommen (Bundesrat-Drucksache 371/18). Das Eisenbahnregulierungsgesetz wurde als Artikel 1 des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29.08.2016 (BGBl. I S. 2082) erlassen und ist am 02.09.2016 in Kraft getreten.

Es enthält in § 47 Abs. 9 ERegG die folgende Regelung (BGBl. I S. 2099):

(9) Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, im Interesse einer wirksamen, aufeinander abgestimmten Nutzung der Kapazitäten bei der Zuweisung und Nutzung von Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zusammenzuarbeiten; dies gilt auch für Betreiber von aneinander angrenzenden Serviceeinrichtungen. Absatz 1 Satz 3 und 4 und Absatz 3 Satz 2 gelten entsprechend.

Die Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, § 47 ERegG um den Absatz 9 zu ergänzen, beruht auf einem Vorschlag des Bundesrates. Der Bundesrat schlug vor, § 52 Abs. 3 Satz 1 des ERegG-Entwurfs um einen weiteren Satz zu ergänzen, wonach der Betreiber der Schienenwege auch Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen einzubeziehen hat, die für die Inanspruchnahme der beantragten Schienenwegkapazität notwendig sind. Hierdurch, so die Begründung des Bundesrates, solle der reibungslose Verkehr sichergestellt werden (Bundesrat Drucksache 22/16 (Beschluss), Ziffer 31).

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur griff diesen Ansatz auf und führte ihn auf eine allgemeinere Ebene, indem er eine Regelung über die grundsätzliche Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber bei der Kapazitätszuweisung entwarf.

Durch Verweis auf § 47 Abs. 9 i.V.m. Abs. 1 Satz 3 ERegG wird eine Pflicht der Infrastrukturbetreiber, sich an der Zusammenarbeit zu beteiligen, statuiert. Vergabeprozesse der Einrichtungen sind dergestalt zu verzahnen, dass die Möglichkeit der Kapazitätsnutzung in der angrenzenden Infrastruktur im eigenen Vergabeprozess berücksichtigt wird. Dazu sind entsprechende Abstimmungsverfahren zu entwickeln. (Bundestag-Drucksache 18/9099, S. 24, 25). Die Grundsätze der Zusammenarbeit sind in die Nutzungsbedingungen aufzunehmen, § 47 Abs. 9 i.V.m. Abs. 1 Satz 4 ERegG. Die Bundesnetzagentur ist über die Entwicklung der Grundsätze für die Zusammenarbeit zu informieren, damit sie ihre Aufsichtstätigkeit nach § 67 ERegG wahrnehmen kann, § 47 Abs. 9 i.V.m. Absatz 3 Satz 2 ERegG.

Demnach hat die Bundesnetzagentur zukünftig eine entsprechende Befugnis, um im Bedarfsfall Abstimmungsprozesse zwischen den Infrastrukturbetreibern konkret zu prüfen und ggf. eine Verbesserung durch verwaltungsrechtliche Maßnahmen sicherzustellen.