

Rahmenbedingungen der Regulierung im Eisenbahnsektor

Anforderungen an die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) aus Sicht der Nutzer

Der Zugang zur deutschen Eisenbahninfrastruktur ist durch die DB AG noch lange nicht gesetzeskonform und erst recht nicht diskriminierungsfrei geregelt worden. Parlament, Regierung und Regulierungsbehörde müssen die Schlagzahl erhöhen, damit das zarte Pflänzchen Wettbewerb im SPNV und im Schienengüterverkehr nicht vertrocknet

Bereits 5 Jahre Verzug bei der Umsetzung europäischen Rechts

Nach den Vorstellungen der Europäischen Gemeinschaft sollten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) zum Schlüsselinstrument für den diskriminierungsfreien und fairen Netzzugang auf allen europäischen Eisenbahnen werden. Die entsprechende Verordnung VO 2001/14/EG wurde Anfang 2001 veröffentlicht und hatte eine **Umsetzungsfrist bis 15.03.2003**. Damit zielte die Verordnung darauf ab, dass der Netzzugang im Jahresfahrplan 2003 nach den europäischen Regeln erfolgen sollte. Tatsächlich hat aber der deutsche Gesetzgeber die dritte AEG-Novelle und die Neufassung der Eisenbahninfrastrukturverordnung erst Mitte 2005 auf den Weg gebracht, so dass erst für den **Jahresfahrplan 2007 überhaupt** entsprechende **deutsche Grundlagen** geschaffen wurden.

Den ersten von der DB Netz AG aufgestellten SNB für den Jahresfahrplan 2007 wurde von der damaligen Regulierungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt (EBA) umfassend widersprochen.¹ Lediglich aufgrund eines Kompromisses zwischen der Bundesnetzagentur (BNetzA) und der DB Netz AG konnten vorläufige SNB ausschließlich für den Jahresfahrplan 2007 in Kraft treten. Diese SNB berücksichtigten wenigstens einige Entscheidungen des EBA, die im Rahmen der Sicherung des diskriminierungsfreien Trassenzugangs ergangen waren.

Zentrale Forderungen wie

- eine hinreichende Definition der **Netz- und Fahrplanqualität**,
- die aussagekräftige Beschreibung der **Entgeltgrundsätze**,
- die Entwicklung eines zielführenden und gerechten **Anreizsystems**,
- eine einschränkungslose Gewährleistung des **Minderungsrechts** bei unzureichender Infrastrukturleistung

wurden dagegen in den SNB 2007 **nicht umgesetzt**.

Umsetzung weiterhin nicht gesetzeskonform

Auch die SNB 2008 sind wiederum von zahlreichen Mängeln geprägt, aufgrund derer die BNetzA den SNB 2008 in weiten Teilen widersprochen hat.² Die DB Netz AG ist mit einer Neubekanntgabe der SNB 2008 zum 11.12.2006 den Beanstandungen der Regulierungsbehörde nur teilweise nachgekommen.

¹ Bescheid vom 23.12.2005, Az. 15 Nz. 50/05.

² Bescheid vom 20.11.2006, Az. 7S3 06-54.

In Folge der aufschiebenden Wirkung der Entscheidung des OVG NRW vom 26.03.2007³ sind die SNB für den Jahresfahrplan 2008 wiederum sehr lückenhaft:

Das **Anreizsystem** zur Verminderung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist weiterhin **wirkungslos**, da das OVG NRW das Interesse der DB Netz AG an einem für die Staatsbahn möglichst einfach zu vollziehenden und schmerzlosen Anreizsystem höher einstuft als das Regulierungsinteresse des Bundes, welches auf einen fairen Wettbewerb abzielt und dazu das Anreizsystem mit gewisser Wirksamkeit ausstatten möchte.

Ebenfalls ist die **Information** über die Zustand und Nutzbarkeit der Infrastruktur in den SNB 2008 wie schon in den SNB 2007 **weitgehend unbrauchbar**. So hat die DB Netz AG zwar neue Karten zu den bisherigen Streckenauslastungen bereitgestellt, die Wettbewerbern vor der Beantragung ihrer Trassen zeigen sollen, ob ausreichende Kapazität für Neuverkehre (noch) vorhanden ist, jedoch sind die Karten aufgrund ihrer pauschalen und nicht nachprüfbar Angaben (z.B. „über 75%“ ausgelastet“) wertlos. Es fehlen nach wie vor Informationen wie fahrbare Geschwindigkeiten und Langsamfahrstellen, Neigungen und Kurven, die Länge von Verlade-, Abstell-, Terminal- und Ausweichgleisen sowie geplante und planbare Bauarbeiten mit erheblichen Auswirkungen auf den Betrieb.

Vor dem Hintergrund der zögerlichen Umsetzung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben durch die DB AG und der Prozessfreudigkeit des Konzerns gegen EBA und BNetzA⁴ fordern die Verbände dringend eine Präzisierung derjenigen Rechtsvorschriften, welche die Regulierung der DB Netz AG aufgrund ihrer Auslegungsbedürftigkeit und Lückenhaftigkeit erschweren, vereiteln oder verzögern.

Die zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger wurden mit den aktuellen SNB bereits **zum fünften Mal in Folge** mit dem Umstand konfrontiert, dass sie zum Jahresfahrplan 2008 bis zum 10.04.2007 Trassen anmelden müssen (Ausschlussfrist!), obwohl **die Zugangsbedingungen** zur Infrastruktur der DB Netz AG **in weiten Teilen gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen**:

- Zentrale Regelungen wie die **Beschreibung der Infrastruktur** einschließlich der Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten **sowie die Entwicklung eines gesetzeskonformen Anreizsystems** sind nicht umgesetzt worden,
- In vielen weiteren Bereichen entsprechen die SNB auch nach **Auffassung der Regulierungsbehörde nicht den gesetzlichen Anforderungen** (Fehlen von aussagekräftigen Entgeltgrundsätzen, gesetzeskonforme Ausgestaltung der Minderungsrechte),
- Zudem sind die SNB nach fester Überzeugung der **Verbände** in vielen weiteren Punkten **rechtswidrig**:

³ OVG Münster, Beschluss vom 26.03.2007, Az. 13 B 2592/06.

⁴ Vergl. VG Köln, Rechtzeitiger Zugang der SNB bei der Regulierungsbehörde (Beschluss vom 22.11.2005, Az. 11 L 1860/05), OVG NRW, Zuweisungskriterien von Trassen (Beschluss vom 24.08.2005, Az. 20 B 1138 bis 1141/05), VG Köln, Zuschlag für Sonderzugfahrten (Urteil vom 20.10.2006, Az. 18 K 2670/05), OVG NRW, Trassenzugang bei nicht bezahlten Forderungen (Beschluss vom 16.02.2006, Az. 20 B 758/05), OVG NRW, Ausgestaltung Anreizsystem, Sperrung bestimmter Strecken für Güterverkehr (OVG Münster, Beschluss vom 26.03.2007, Az. 13 B 2592/06) sowie die Versuche der DB AG, die Arbeit der Regulierungsbehörde durch interne Anweisungen zu erschweren. Verhalten der DB-Mitarbeiter bei Untersuchungen der Bundesnetzagentur, GRK - 2. Ausgabe 13.1.2006. Auch die Ankündigung des Wettbewerbsbeauftragten der DB AG, Joachim Fried in der Welt vom 17.9.2005 100 "Zweifelsfragen" des neuen Regulierungsrechts höchstrichterlich zu klären kann als entsprechendes Indiz gewertet werden.

- Das bisherige **Preissystem** entspricht strukturell nicht den rechtlichen Anforderungen, zudem müssten die **Preise** für die Streckenbenutzung in den SNB enthalten sein,
- Die Vergabekriterien bei **Trassenkonflikten** sind nicht gesetzeskonform,
- Die Regelungen über **Rahmenverträge** müssten in den SNB vollständig enthalten sein.

SNB könnten Hebel für Mehrverkehr auf der Schiene sein, wenn es die DB AG und deren Alleineigentümer so wollte

Unabhängig von den rechtlichen Defiziten können die Verbände nicht erkennen, dass die DB AG die Aufstellung von SNB als **Chance** begreift, durch klare und nutzerfreundliche Regelungen **Mehrverkehre zu generieren**. Vielmehr erweckt die Aufstellung der SNB den Eindruck, dass man hiermit einer **lästigen Pflicht** nachkommt und hier nur das vom Gesetzgeber und Regulierungsbehörden geforderte Minimum umsetzt. Es scheint so, dass die DB Netz AG Rechte der Nutzer nur als Erschwerung des Betriebs und als Verschlechterung ihres Wirtschaftsergebnisses ansieht, während potenzielle Mehreinnahmen aufgrund einer problemlosen, diskriminierungsfreien und marktadäquaten Ausgestaltung des Netzzugangs ignoriert werden. Die DB AG ist nach Auffassung der Verbände mit dieser Verhaltensweise **weit entfernt** von der Umsetzung des politischen Ziels, **Mehrverkehr für die Schiene** zu gewinnen.

Die Umsetzung der geltenden Rechtslage in die SNB erweckt den Eindruck, dass es der DB AG einerseits um die Sicherung ihrer Monopolstellung als bundesweiter Anbieter von Schieneninfrastruktur und andererseits um das Offenhalten möglichst großer Diskriminierungsspielräume geht. Volkswirtschaftlich wird dadurch die Schaffung effektiver Mechanismen für die Bildung von günstigen Preis-/Leistungsrelationen vereitelt.

Insbesondere die **Nutzer der Schiene, die am schlechtesten auf alternative Verkehrsträger ausweichen können** (SPNV und **schwere Gütertransporte**) betrifft dieses Verhalten besonders, weil diese nicht durch Abwanderung auf andere Verkehrsträger (Straße, Binnenschiff) reagieren können. Von der gesetzlichen Intention sind die Regulierung und die Mindestinhalte zu den SNB typische Ansatzpunkte, um ein Monopol in den Griff zu bekommen. Die bisherigen Ergebnisse hierzu sind allerdings ernüchternd, nicht zuletzt weil das Ziel der Ergebnisverbesserung des integrierten DB-Konzerns (Kapitalmarktfähigkeit) eindeutig Vorrang vor dem politischen Ziel *Mehrverkehr auf die Schiene* genießt.

Aber auch das Offenhalten von **Diskriminierungsspielräumen** ist ein zentraler Ansatzpunkt der DB AG zur Kontrolle über den Wettbewerb. Diskriminierungspotenziale (nicht tatsächlich durchgeführte und regelmäßig kaum beweisbare Diskriminierungen) sind der Hebel zur Beeinflussung langfristiger Investitionsentscheidungen der Mitbewerber und damit für deren Entscheidung über ihren Marktein- und -austritt. Die DB AG nimmt für sich in Anspruch, dass sie alle Entscheidungen über Investitionen, Desinvestitionen und betriebliche Abläufe im eigenen Konzern optimieren müsse („Integration Rad-Schiene“). Diese Wagenburgmentalität führt zu der Ansicht der DB Netz AG, dass jede Schienennutzung durch Nicht-DB-Unternehmen diese Synergie ein Stück weit zerstört.

Klare und umfassende Regelungen über die Netznutzung mit all seinen Facetten sowie langfristige Bindungen der DB AG über Netzkapazität und -qualität würden zahlreiche Diskriminierungspotenziale reduzieren. Die Aufstellung gesetzeskonformer und wettbewerbsfreundlicher SNB wäre dazu ein entscheidender Schritt. Voraussetzungen wären im Einzelnen

- die Selbstbindung der DB Netz AG an ein langfristig stabiles Preissystem
- die Herstellung eines nachvollziehbaren Zusammenhangs zwischen Preis und Leistung des Produkts "Trasse"
- umfassende Regelungen über Minderung und Schadensersatz bei Nicht- und Schlechtleistung
- langfristig belastbare Angaben über Streckenquantität und -qualität einschließlich geplanter erheblicher Kapazitätseinschränkungen der Infrastruktur etwa durch Bauarbeiten, laufende Stilllegungsverfahren und geplante Stilllegungen
- eine verlässliche Regelung der Betriebsdisposition (Verspätungen, Bauarbeiten etc.) und ein wirksames Anreizsystem für Störungsvermeidung und Mehrverkehr
- die objektive Vergabe von Trassen bei Nutzungskonflikten unter Wahrung des Ziels, möglichst viel Verkehr für die Schiene zu gewinnen.

Schaden für die gesamte Schienenbranche

Mit der destruktiven rechtlichen Haltung der DB AG und den nicht erkennbaren Ansätzen zur Förderung des Wettbewerbs ist Deutschland auch im Jahr Fünf nach Inkrafttreten der RL 2001/14/EG **weit entfernt von europarechtskonformen und wettbewerbsadäquaten** Zuständen. Diese Defizite wiegen umso schwerer, als

- das deutsche Eisenbahnnetz die Drehscheibe für den internationalen Güterverkehr ist. Ca. 35% des internationalen Güterverkehrs in der EG werden auch über deutsche Eisenbahnstrecken abgewickelt,
- die in Deutschland tätigen wettbewerbsorientierten **Güterbahnen** neben den britischen Bahnen **Träger des Verkehrswachstums** des Schienengüterverkehrs in ganz Europa sind,
- der **Markt** des deutschen **Schienenpersonennahverkehrs** mit Abstand europaweit **der größte** ist. Hier sind die meisten Wettbewerber tätig, und die Einsparungspotenziale durch den Wettbewerb sind europaweit die höchsten.

Vor diesem Hintergrund ist es für die Verbände nicht nur selbstverständlich, dass Deutschland seine **europäischen Hausaufgaben erledigt**, sondern es vielmehr zwingend, dass Deutschland in Eisenbahnfragen vorangeht und die steigende Anzahl deutscher Eisenbahnen zum **europäischen Primus** werden. Nur so kann es gelingen,

- dass ein **attraktiver Eisenbahnverkehr** substantielle Beiträge zur **Lösung der Verkehrsprobleme** v.a. im Logistikbereich und in den Ballungsräumen erbringt,
- dass **deutsche Unternehmen besonders wettbewerbsfähig** und damit exportfähig werden und europaweit bestehen,
- dass der **deutschen Schienenfahrzeugindustrie** wettbewerbsfähige Eisenbahnunternehmen als Abnehmer zur Verfügung stehen und eine **starke Inlandsnachfrage** die hohe Exportfähigkeit abgesichert,
- dass ein wettbewerbsfähiger Eisenbahnsektor durch viel Verkehr und damit viel **viele privat finanzierte Arbeitsplätze** sichert und neu schafft.

Aus diesen Gründen ist ein **Umsteuern dringend** erforderlich.

Daher erwarten die Verbände

von der **Bundesregierung**

- ein klares Bekenntnis zu mehr Verkehr auf der Schiene und zum diskriminierungsfreien und fairen Netzzugang im Eisenbahnbereich in Deutschland auf der Basis der europäischen Vorgaben!
- dass die europarechtlichen Vorgaben zur Entfaltung eines wirksamen Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland umgesetzt werden!
- dass bestehende Umsetzungsdefizite und Regelungswidersprüche (v.a. in der EiBV) umgehend beseitigt werden (siehe Anlage)!
- dass sie als Alleineigentümer der DB AG diese anhält, proaktiv die Vorgaben zum diskriminierungsfreien und fairen Netzzugang umzusetzen!

vom **Bundesgesetzgeber**

- dass er sorgfältig beobachtet, ob die von ihm entwickelten Regulierungsinstrumente auch unter dem Aspekt der Rechtzeitigkeit ihre Wirkung entfalten!

vom **Konzern DB AG**

- dass er erkennt, dass Wettbewerbsbahnen als Benchmark für die eigene Restrukturierung unerlässlich sind!
- dass er Wettbewerbsbahnen ein faires Marktumfeld zur Entfaltung ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten bietet!
- dass Verzögerungsstrategien im Bereich des Netzzugangs aufgegeben und durch eine proaktive Strategie ersetzt werden!

von der **Regulierungsbehörde**

- dass sie insbesondere aufgrund knapper Ressourcen mit einer klaren Prioritätenreihenfolge die für die Wettbewerbsentwicklung des Schienenverkehrs relevantesten Themen abarbeitet.

Zudem bitten die Verbände die BNetzA darum, dass sie möglichst frühzeitig und möglichst klar artikuliert, wann Gesetzesregelungen unzureichend (z.B. zur Entgeltregulierung) sind.

Zusammenfassend ergeben sich aus Sicht der Verbände die folgenden Schwerpunkte der Regulierung:

1. Frühzeitige und rechtssichere Aufstellung von SNB unter Beteiligung der Zugangsberechtigten - auch bei Nachbesserungen.
2. Hinreichende Beschreibung der Infrastruktur und der Betriebsführung im Rahmen der SNB mit entsprechender verbindlicher Definition der Sollleistung der EIU.
3. Hierauf aufbauend klare Regelungen zu Minderung und Schadensersatz bei nicht vertragsgemäßer Leistung des EIU.
4. Hierauf aufbauend Entwicklung eines gesetzeskonformen, hochwirksamen und praktikablen Anreizsystems zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Minimierung von Störungen
5. Einfordern nachprüfbarer Entgeltgrundsätze und Überprüfung derselben.

-
6. Damit Überprüfung der Struktur und Höhe der Trassenpreise.
 7. Überprüfung der Zuweisungskriterien und Vorrangregelungen einschließlich Definition von Trassenprodukten.
 8. Überprüfung der Rahmenverträge auf missbräuchliche Instrumentalisierung zugunsten der Verkehrsunternehmen der DB AG.
 9. Verständlichkeit der SNB, Klärung ihrer Rechtsnatur, Klärung Ihres Verhältnisses zu den ABN

Anlage

Zu behebbende Regelungsdefizite in Gesetzen und Verordnungen

- Die klare Verpflichtung der EIU, den Zugangsberechtigten auch Überarbeitungen der SNB aufgrund von Beanstandungen der Regulierungsbehörde den Zugangsberechtigten zur Stellungnahme vorzulegen. In diesem Zusammenhang wären auch die Fristen der Aufstellung der SNB zu überarbeiten, sowie die Fristen, die der BNetzA zur Genehmigung der SNB zur Verfügung stehen. Diese sind zu kurz bemessen.
- die Befugnis der Bundesnetzagentur - insbesondere bei Eilbedürfnis - widersprochene Klauseln der SNB durch eigene Klausel zu ersetzen, die einen gesetzeskonformen Interessenausgleich zwischen Zugangsberechtigten und EIU schaffen,
- die Beseitigung der Widersprüche zwischen AEG/EG-Recht einerseits und § 4 Abs. 2 Satz 1 EiBV andererseits über die Beinhaltung der Entgelte. Nach Auffassung der Verbände müssen die Entgelte Bestandteil der SNB sein. Auch die missverständliche Regelung in § 4 Abs. 2 Satz 1 EiBV „Beinhaltung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ ist dahingehend abzuändern, dass die SNB die allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur darstellen,
- § 14 Abs. 4 AEG (Entgeltgrundsätze) muss das EG-Recht vollständig umsetzen. V.a. fehlt derzeit die Regelung des Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG. Hiernach müssen die Entgeltgrundsätze die Fähigkeit der einzelnen Marktsegmente, Aufschläge auf der Basis der Grenzkosten zu tragen, nachweisen. Dies umfasst insbesondere die Darstellung der gemäß Art. 7 Abs. 3 RL 2001/14/EG im Regelfall anzuwendenden Grenzkosten. Weiterhin ist darzustellen, wie die einzelnen Marktsegmente Aufschläge verkraften können, dabei ist insbesondere auf den internationalen Güterverkehr und die von den EVU erzielten Produktivitätsfortschritte einzugehen. Letztlich muss der Beweis gelingen, dass nicht die Fahrwegnutzung durch Marktsegmente ausgeschlossen wird, welche zumindest die Grenzkosten einschließlich einer Rendite, die der Markt tragen kann, erwirtschaften können.
- Anhang 2 Nr. 1 zur EiBV sollte klarstellen, dass die SNB alle Informationen über den geplanten Infrastrukturzustand der Netzfahrplanperiode und die Regelungen für die Betriebsführung beinhalten, die für einen Trassenzugang notwendig sind.
- Anhang 2 Nr. 2 zur EiBV wäre dahingehend zu überarbeiten, dass die SNB alle Informationen der Kostenermittlung und -umlegung sowie zur Untersuchung der Marktverträglichkeit erhalten, die nach dem EG-Recht und § 14 Abs. 4 AEG erforderlich sind, damit die Regulierungsbehörde die Gesetzeskonformität der Entgelte überprüfen kann
- Die Regelungen über Rahmenverträge sind in die SNB zu integrieren, § 13 EiBV ist daher auf § 4 EiBV abzustimmen
- Das Verfahren zur Stellungnahme zum Netzfahrplan entsprechend Art. 20 Abs. 3 RL 2001/14/EG ist praktikabler zu gestalten. Eine Stellungnahme ist nur dann sinnvoll möglich, wenn die Zugangsberechtigten eine anonymisierte Übersicht über die Trassenplanung (Bildfahrplan) erhalten. Nur so können ineffiziente Trassenallokationen identifiziert werden und Vorschläge für eine effizientere Netznutzung gegeben werden.
- Die Vorrangkriterien nach §§ 9 Abs. 4 und 19 EiBV sind dahingehend zu überarbeiten, dass der Gesetzgeber den Anforderungen (Art. 22 Abs. 4 RL 2001/14/EG) nach Entscheidung „über den gesellschaftlichen Nutzen“ des bevorzugten und ggf. verdrängten Verkehrs nachkommt. Dabei ist sowohl den Vorgaben nach „Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste“ (im Personenverkehr, Art. 22 Abs. 4 UA 2 RL

2001/14/EG) als auch die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, v.a. grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten (Art. 21 Abs. 5 RL 2001/14/EG) nachzukommen.

- Die Vorrangkriterien sind mit der Definition von Anträgen „auf nicht zu vereinbarende Zuweisungen“ abzustimmen. Dies kann nur dadurch erfolgen, dass typisierte Bandbreiten der Abweichung zwischen möglicher Fahrzeit und realisierbarer Fahrzeit durch das EIU definiert werden. Dabei ist selbstverständlich, dass Trassen mit weniger Flexibilität einen höheren Preis rechtfertigen, als Trassen mit größerer Flexibilität. Ein Anhaltspunkt für eine derartige Umsetzung kann das erste Trassenpreissystem 1995 sein.⁵ Ein Trassenkonflikt kann hiernach nur auftreten, wenn trotz Ausnutzung der Spielräume keine Koordinierung möglich ist.
- In den Vorrangkriterien des § 9 Abs. 4 EiBV ist der weitgehende Vorrang für „grenzüberschreitende“ Verkehre auf den Güterverkehr zu begrenzen. Personenverkehre verkehren grenzüberschreitend durchweg vertaktet, so dass es hier keines speziellen Vorrangs bedarf, zudem sieht das EG-Recht ausdrücklich nur die Bevorzugung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs vor. Zudem sind die Abwägungsmaßstäbe („soll Vorrang erhalten“) zu präzisieren. Ein Vorrang - auch vor vertakteten Personenverkehren - ist nach Auffassung der Verbände dann gerechtfertigt, wenn es unter Berücksichtigung der Schwierigkeit, internationale Trassen zu vereinbaren (Problem fester Übergabezeiten) keine andere Möglichkeit gibt, den internationalen Transport entsprechend seiner Zweckbestimmung durchzuführen. Gibt es dagegen andere Möglichkeiten (z.B. Vorrang gegenüber einzelnen Güterzügen oder nicht vertakteten Personenzügen), so sind zunächst diese Möglichkeiten auszunutzen.
- In den Vorrangkriterien des § 9 Abs. 4 EiBV ist der Begriff „ins Netz eingebundene Verkehre“ hinreichend zu definieren. Eine Gleichstellung von Einzelzügen allein aufgrund von Anschlüssen mit vertakteten Zügen kann nach Auffassung der Verbände nicht in Frage kommen, da in diesem Falle auch Anschlüsse ggf. anzupassen sind. Einen Vorrang kann es nach Ansicht der Verbände nur für derartige Verkehre geben, die durch einen Takt - möglichst in der Form des integralen Takts - ein über weite Strecken des Tages verlässliches Angebot darstellen und daher im hohen Maße angebotsorientiert sind. Derartige Systeme dürfen nicht durch einzelne Züge gefährdet werden. Eine Gleichstellung von Einzelzügen mit Taktzügen kann dann in Frage kommen, wenn die Einbindung in Logistiksysteme (z.B. Ladezeiten von Schiffen, Belieferungszeiten der Industrie) zu so engen Zeitfenstern führen, dass ein unauflöslicher Konflikt mit dem Taktverkehr auftritt. Weiterhin ist klarzustellen, dass das Verfahren des höheren Regelentgelts nur für den Konfliktabschnitt gilt. Zudem ist klarzustellen, dass bei der Verdrängung eines Taktverkehrs das höhere Regelentgelt im Vergleich zur Summa aus allen Takttrassen zu berechnen ist.
- Bahnstromversorgung: Zuständigkeit
Ebenfalls ungeklärt ist bislang, ob für die Regulierung der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die Bahnstromversorgung die Energieabteilung der BNetzA zuständig ist. Eine solche Zuordnung wäre sicherlich von Vorteil, da die Energieabteilung der BNetzA die für eine effektive Regulierung erforderlichen Instrumente besitzt,

⁵ Damals waren in Abhängigkeit von der Verkehrsart verschiedene Produkte definiert, die ein unterschiedliches Abweichen von der technisch möglichen Mindestfahrzeit und der Wunschabfahrt/Ankunft zuließen. Je geringer der Spielraum für DB Netz war, desto höher waren die Preise. Dieser Ansatz findet sich heute nur noch rudimentär in den Produkten „Economy“ und „Express“. Zudem ist derzeit völlig unklar, welche Auswirkungen die Einstufung auf die Trassenplanung bei Konfliktfällen hat, zumal die von DB Netz AG vorausgesetzten Bandbreiten (Konstruktionsspielräume) derzeit nur nach Verkehrsart und nicht nach Trassenprodukten unterscheiden. Vgl. Nr. 4.2.1.6.2 SNB 2008.

namentlich gesetzlich abgesicherte Regulierungs- und Kalkulationsgrundsätze, über die das AEG nicht verfügt. Es ist daher zu klären, ob auch nach Ansicht der Bundesnetzagentur die Regulierung der Bahnstromnetze nach Energierecht erfolgt. Sollte dies nicht der Fall sein, muss genau darüber nachgedacht werden, ob man diese Instrumente im AEG neu installiert oder ob man die Zuständigkeit der Energieabteilung in der BNetzA ausdrücklich festlegt.

- **Bahnstromversorgung: Organisatorische Voraussetzungen**
Dem Vernehmen nach ist sowohl die Energieregulierung als auch die Eisenbahnregulierung in der BNetzA aus personellen und organisatorischen Gründen derzeit außerstande, diese Aufgabe im gebotenen Umfang und in der erforderlichen Intensität wahrzunehmen. Auf jeden Fall sind also die organisatorischen Voraussetzungen für eine effektive Regulierung zu schaffen. Das ergibt sich aus dem Rechtsstaatsprinzip mit Verfassungsrang.
- Es fehlen im ARG klare Aussagen darüber, nach welchem Maßstab die Entgeltregulierung zu erfolgen hat. Auch muss geregelt werden, dass die Regulierungsbehörde das Recht hat, beim Betreiber der Infrastruktur präzise Kostendaten abzufragen sowie Auskunft über die Rechnungslegung gegenüber den konzernangehörigen Transportgesellschaften der DB zu erhalten.

Es ist zukünftig wirksamer sicherzustellen, dass das EIU Strecken, bei denen die Nachfrage nicht befriedigt wurde für überlastet erklärt und einen Plan zur Behebung der Kapazitätsengpässe festlegt und bei Nichtaufstellung bzw. Nichtgreifen dieses Plans keine Knappheitszuschläge mehr erheben darf (§§ 16 bis 18 EiBV). Nach Ansicht der Verbände sollte bei überlasteten Fahrwegen ein nennenswerter Anteil der Trassenpreise zukünftig dem öffentlichen Geldgeber (bei der DB AG der Bund) zugewiesen werden, damit dieser zusammen mit den öffentlichen Finanzmitteln für einen kapazitiven Ausbau des überlasteten Fahrwegs sorgt. Jedenfalls darf es keine Anreize geben durch Überlastung von Schienenwege erhöhte Trasseneinnahmen zu generieren. Unabhängig davon sollten die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur sowohl zur Kapazitätsanalyse (§ 17 Abs. 2 EiBV) als auch zum Plan zur Erhöhung der Schienenwegekazität (§ 18 Abs. 2 EiBV) gehört werden.