

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Cem Özdemir, Markus Tressel, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Kai Gehring, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksachen 19/27656, 19/29371 –

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutschlandtakt ist das richtige Zielkonzept zur Erreichung eines attraktiveren, zuverlässigeren und besseren Schienenverkehrs in Deutschland. Durch das dahinterliegende Grundprinzip des Integralen Taktfahrplans werden Anschlüsse verbessert und erheblich mehr Kapazitäten bereitgestellt, weil die Infrastruktur optimal genutzt wird und nicht wie bisher durch unabgestimmte Trassenanträge wertvolle Kapazität verschwendet wird. Erst das Zielangebot planen und dann entsprechend bauen ist das richtige Prinzip. Dies kommt vor allem dem Schienengüterverkehr zugute, der mit einer heutigen Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 50km/h kaum wettbewerbsfähig ist. Damit wird eine Planung der Infrastruktur im Gesamtzusammenhang ermöglicht, von Neubaustrecken bis hin zum zusätzlichen Blockabschnitt. Eine isolierte Planung von Großprojekten, die am Ende nicht den Anforderungen eines wachsenden Schienenverkehrs gerecht werden, wird so in Zukunft verhindert.

Zur Umsetzung des Zielfahrplans gibt es verschiedene Ansätze. Allen gemein ist jedoch die Einführung von Systemtrassen. Diese ermöglichen eine Priorisierung von Verkehren, die nach dem Prinzip des Deutschlandtakts erbracht werden. Im aktuellen System ist keine übergreifende Planung zwischen Güter-, Nah- und Fernverkehr möglich. Dadurch orientieren sich insbesondere die Aufgabenträger des Nahverkehrs an dem existierenden Fernverkehrsangebots eines Unternehmens. Das wiederum erschwert auch den Einstieg anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Fernverkehrsmarkt, wenn sie dabei auf die Trassen des Nahverkehrs Rücksicht nehmen wollen. In einer gesamthaften Planung wie dem Deutschlandtakt können solche Konflikte reduziert werden, da die Trassen von Güter-, Nah- und Fernverkehr bereits konfliktfrei

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vorkonstruiert sind. Dadurch wird sichergestellt, dass das Grundangebot sowohl im Nah- und Fernverkehr erbracht wird und der Güterverkehr einen gleichberechtigten Anspruch auf das Schienennetz erhält. Der Vorrang der im Zielfahrplan festgelegten Trassen ist für die Umsetzung des Deutschlandtakts unerlässlich. Zugleich werden durch die Systemtrassen zusätzliche Angebote nicht ausgeschlossen, sofern sie nicht mit Trassen aus dem Grundangebot des Deutschlandtakts in Konflikt stehen. Neben der Einführung der Systemtrassen, die bereits im heutigen System einsetzbar wären, braucht es ein öffentlich diskutiertes Etappierungskonzept, das festlegt, welche Teile des Deutschlandtakts zu welchen Zeitpunkten umgesetzt werden können. Die Systemtrassen gewährleisten die im Nah- und Fernverkehr erforderliche mittel- und langfristige Planungssicherheit von Kapazitäten und Parametern. Der Schienengüterverkehr erhält so marktkonforme Trassen und wird in seiner Wirtschaftlichkeit erheblich verbessert.

Die im Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgesehene Stärkung des Instruments der Rahmenverträge ist für die Umsetzung des Deutschlandtakts hinderlich. Sie lassen Zeiträume für Verschiebungen zu. Das ist mit der exakten Planung des Deutschlandtakts nicht vereinbar. Sie können daher ein kurzfristiges Übergangsinstrument darstellen, müssen jedoch zeitnah durch die Systematik der Systemtrassen ersetzt werden.

Darüber hinaus könnte der Bund bereits heute bei Trassenkonflikten einschreiten, insbesondere bei überlasteten Schienenwegen. Dadurch könnte eine Priorisierung bei Trassenkonflikten ermöglicht werden, bis Infrastrukturmaßnahmen ausreichend Kapazitäten zu Verfügung stellen. Dies entspräche im Übrigen auch der Richtlinie 2012/34/EU Artikel 47 und wäre damit eine 1:1-Umsetzung, wie sie in anderen Teilen des Eisenbahnregulierungsgesetz beansprucht wurde.

Die Passage zu den Pilotierungsprojekten (§52a) ist nicht ausreichend beschrieben. Bereits jetzt können die Systemtrassen definiert werden und in eben jenen Pilotierungsprojekten unmittelbar getestet werden. Die Einführung des Deutschlandtakts darf nicht durch langwierige und ungenau beschriebene Pilotierungsprojekte verzögert werden. Zudem wird durch die vorsichtige Formulierung keine ausreichende Verbindlichkeit geschaffen, insbesondere über den Inhalt der Pilotprojekte. Durch die Systemtrassen wird die Nutzung der betroffenen Strecken vorgeschrieben, dadurch kann die Kapazität erhöht werden – was insbesondere dem Schienengüterverkehr helfen wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. die Funktion der Systemtrasse bereits jetzt im Eisenbahnregulierungsgesetz aufzunehmen:
 - a) Die Systemtrassen sind vorkonstruierte Zugtrassen, abgeleitet aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts. Das BMVI oder eine nachgeordnete Behörde konstruiert in Zusammenarbeit mit den Betreibern der betroffenen Schienenwege die Systemtrassen. Die Beantragung einer Systemtrasse setzt sich im Konfliktfall gegenüber einer gewöhnlichen Trasse durch. Darüber hinaus setzt sich das Unternehmen durch, das bezogen auf die Systemtrassen einer Linie eine Mehrzahl jener Systemtrassen beantragt. Bei gleicher Beantragung der Systemtrassen gelten die bereits heute üblichen Entscheidungsverfahren. Es ist zu prüfen, ob Unternehmen bei Beantragung von Systemtrassen dazu verpflichtet werden, sämtliche Systemtrassen einer Linie zu bedienen.
 - b) Bei der Zuteilung der Systemtrassen ist insbesondere im Schienenpersonenahverkehr eine überjährige Zuteilung angelehnt an die Laufzeiten der Verkehrsverträge zu prüfen.
 - c) Rahmenverträge sind als Übergangsmodell zu kennzeichnen. Eventuelle

Verträge benötigen daher eine Ausstiegsklausel bei Einführung der Systemtrassen.

- d) Eine Sanktionierung einzuführen, wenn von Unternehmen angemeldete und zugeteilte Systemtrassen – abzüglich einer Toleranz – nicht vollständig gefahren werden. Ausgenommen davon sind externe Ursachen (beispielsweise Unwetter, Streiks oder Pandemielagen).
2. die Pilotierungsprojekte unmittelbar zur Erprobung der Systemtrassen einzusetzen. Sie sind so auszulegen, dass sie der Einführung der Systemtrassen probeweise auf festgelegten Strecken bzw. Netzen vorweggreifen und damit die generelle Durchführung der Trassenvergaben im Rahmen des Deutschlandtakts nach Systemtrassen beschleunigen. Die Pilotierungsprojekte sind bis 2024 auf allen überlasteten Schienenwegen umzusetzen.
3. sich bei überlasteten Schienenwegen das Recht vorzubehalten, über den Vorrang von Trassen zu entscheiden, so wie es in Richtlinie 2012/34/EU Artikel 47 beschrieben wird. Bis 2024 ist eine Einführung der Systemtrassen auf den überlasteten Schienenprojekten umzusetzen, beispielsweise über die Pilotierungsprojekte. Zudem sind Infrastrukturmaßnahmen bei überlasteten Schienenwegen priorisiert umzusetzen. Der Bund verpflichtet sich außerdem über geeignete Maßnahmen zu einer auskömmlichen Finanzierung für die Behebung der infrastrukturellen Engpässe.
4. dass der durch den Masterplan Schienenverkehr beschlossene Prüfauftrag für die Haftung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen über den Verweis auf Anreizsystem nach §39 ERegG hinausgeht. Der Bund ergänzt weitreichendere Haftungsregelungen für Infrastrukturbetreiber zur Anreizsetzung.
5. das Prinzip der Vollkostendeckung bei den Trassengebühren aufzugeben. Dies ist umgehend umzusetzen, um die Corona bedingten Schäden im Schienenverkehr wettbewerbsneutral auszugleichen. Auch nach den pandemiebedingten Schäden ist eine Reduzierung des Trassenpreissystems für alle Verkehrssparten weiterzuführen.
6. die Einstufung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von strategischer Bedeutung nicht, wie aktuell vorgesehen, von einer sehr niedrig bemessenen Fahrleistung abhängig zu machen, sondern nach der Anzahl der Unternehmen zu bemessen, die das jeweilige Schienennetz beanspruchen.

Berlin, den 4. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Zu 1.: Die Einführung der Systemtrassen trifft keine Aussage über die Vergabe, hier stehen verschiedene Modelle zur Debatte, vom Verbleib der heutigen Trassenvergabe bis hin zu Ausschreibungen. Gemein ist jedoch, dass es eine Bevorzugung der Trassen gibt, die sich aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts ableiten.

Zu 2.: Die Pilotierungsprojekte ermöglichen auch das Testen unterschiedlicher Verfahren zur Zuteilung der Systemtrassen.

Zu 4.: Die Ausgestaltung durch den Schienenwegbetreiber, auf die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verweist, wird der Monopolstruktur der Infrastruktur nicht gerecht. Daher braucht es eine weitergehende Regulierung. Es braucht hier eine eisenbahnspezifische Haftungsregelung, denn die aktuelle berücksichtigt das Missverhältnis zwischen monopolistischer Infrastruktur und den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu wenig.

Zu 5.: Die EU bevorzugt die Berechnung der Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip. Dies ist auch das in den meisten EU-Ländern praktizierte Verfahren. Bei den Straßenverkehren wird keine Vollkostendeckung erzielt, daher ist dies eine dringend notwendige Gleichstellung im intermodalen Wettbewerb. Die auftretende Finanzierungslücke ist durch den Bund zu übernehmen, wie er dies bei anderen Verkehrsträgern ebenfalls finanziert. Dass ausgerechnet das klimafreundlichste Verkehrsmittel für mittlere und längere Distanzen eine Vollfinanzierung ihres Systems leisten muss, ist nicht mehr zeitgemäß.

Zu 6.: Die vorgesehene Regelung für die strategische Bedeutung von Schieneninfrastruktur würde bei Anwendung bei einigen Unternehmen auf regionaler Ebene zu große Umstrukturierungen und Mehrkosten führen. Die bilanzielle Trennung zwischen Infrastruktur und Transportleistungen, wie sie aktuell beispielsweise für die Deutsche Bahn gilt, ist sinnvoll. Dies gilt jedoch weniger für lediglich regional tätige Unternehmen, die zumeist auch nur im Schienenpersonennahverkehr Infrastruktur bereitstellen. Die Problematik der Diskriminierung – ein Grund für die getrennte Bewirtschaftung von Infrastruktur und Transport – tritt jedoch erst dann auf, wenn eine erhebliche Anzahl von Unternehmen die Infrastruktur nutzen wollen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.