



Neuerungen des Eisenbahngesetzes



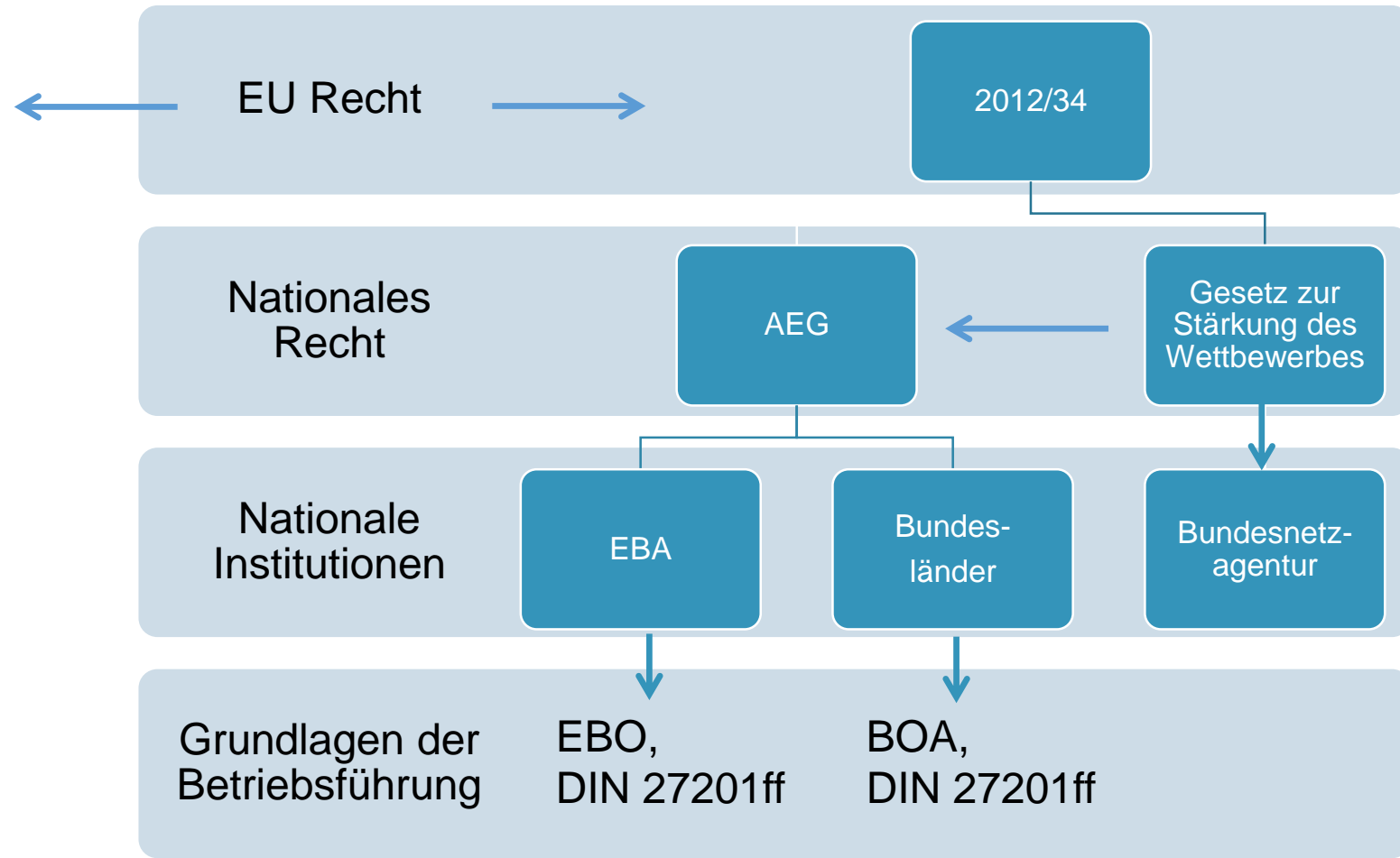
Agenda

- 1. Gesetzliche Grundlagen**
2. Zielsetzung des
Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG)
3. Wesentliche Neuerungen
4. Fazit



Gesetzliche Grundlagen

2004/49 +
2016/798
Eisenbahn-
sicherheit



Ziel: Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (21.11.2012)

Bahnen des öffentlichen Verkehrs

Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs



Gesetzliche Grundlagen

Am 7. und 8. Juli 2016 beschließen Bundestag und Bundesrat das **Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbes im Eisenbahnbereich** und setzen damit die EU Richtlinie 2012/34/ EU in nationales Recht um. Das Artikelgesetz umfasst sieben Artikel:

1. **das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
2. die Änderung des AEG
3. die Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes
4. die Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur
5. die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
6. Aufhebung bisherigen Rechts
7. Inkrafttreten

Ersetzt die
Eisenbahninfrastruktur-
Benutzungsverordnung
(regelte bis 09/2016 den
Netzzugang von EVUs)



1. Gesetzliche Grundlagen
- 2. Zielsetzung des
Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG)**
3. Wesentliche Neuerungen
4. Fazit



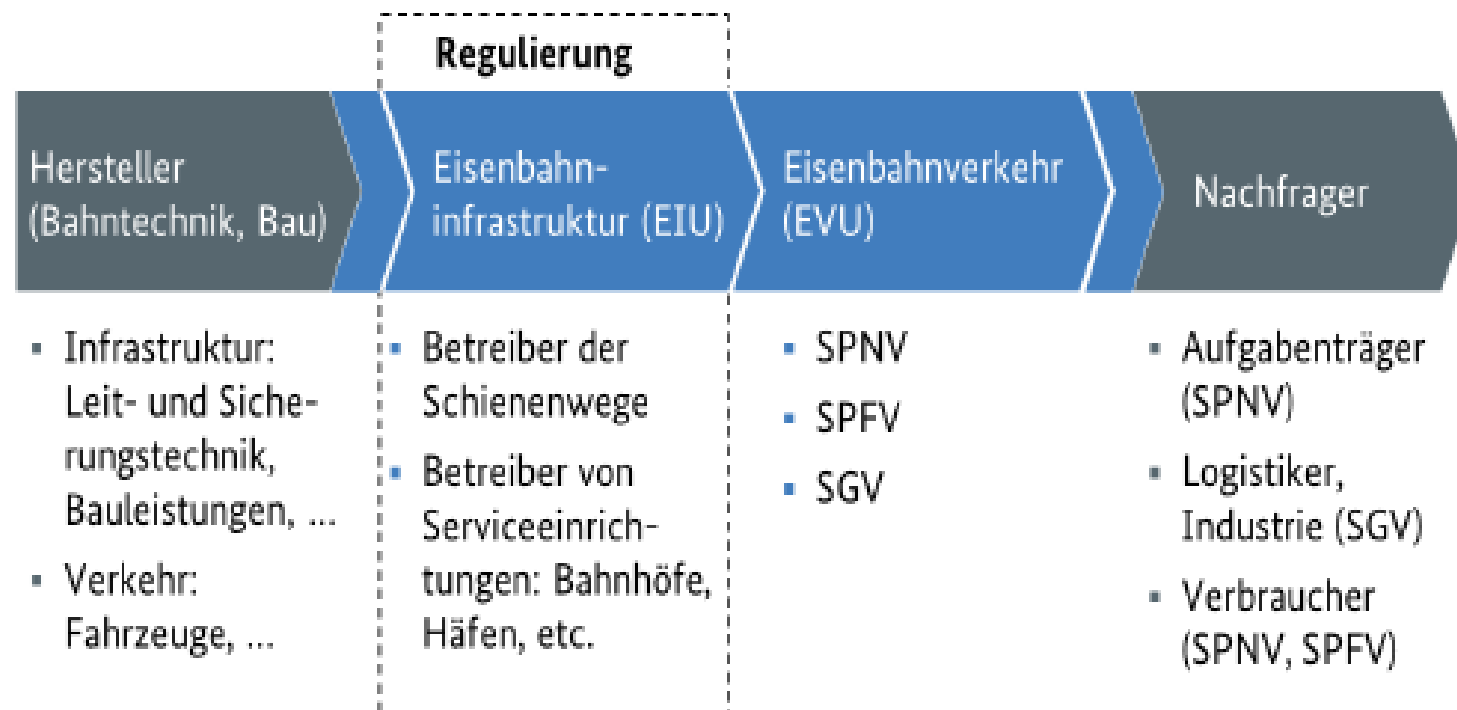
Zielsetzung des ERegG

§ 1 ERegG - Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz regelt für Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
 1. die **Struktur der Eisenbahnen**,
 2. den **Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen** und
 3. die **Erhebung von Entgelten für den Zugang** zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen.
- (2) Dieses Gesetz gilt für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.
- (3) Dieses Gesetz gilt ferner für die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom und Telekommunikationsleistungen (...).



Zielsetzung des ERegG



■ Fokus der Marktbeobachtung: zugangsberechtigte EVU und zugangsverpflichtete EIU

SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr



Zielsetzung des ERegG

§ 3 ERegG - Ziele der Regulierung

1. die **Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs** am gesamten Verkehrsaufkommen;
2. die **Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten** auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher;
3. die **Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur-** und **-verkehrsunternehmen** und die Unterstützung von Innovationen;
4. die Förderung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes** und
5. die Gewährleistung eines **sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs** der Eisenbahninfrastruktur.



1. Gesetzliche Grundlagen
2. Zielsetzung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG)
- 3. Wesentliche Neuerungen**
4. Fazit



Wesentliche Neuerungen

§ 14 AEG - Versicherungspflicht

§ 14 Haftpflichtversicherung ist vorgeschrieben

§ 14b **Mindesthöhe 20 Mio. € je Schadensereignis** und muss je
Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen

§14a Ausgenommen hiervon sind:

- EVU, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie die Infrastruktur einer **Werksbahn*** benutzen
- EIU, soweit sie eine Werksbahn sind

*§2 Abs. 8: Werksbahn = Eisenbahninfrastrukturen, die für den eigenen (oder für angeschlossener Unternehmen) Güterverkehr betreiben. Dazu zählen innerbetriebl. Transport oder An/Ablieferung von Gütern



Wesentliche Neuerungen

§ 5ff ERegG – Entwicklung des Eisenbahnsektors (Entflechtung)

- EVUs im Bundes/Landeseigentum müssen eine „**unabhängige Stellung**“ bzgl. GF, Verwaltung und interne Kontrolle sicherstellen (§5) durch getrennte Vermögen, Haushaltspläne und Rechnungsführung
- EIUs müssen **rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig sein** (eigene GF, Verwaltung und interne Kontrolle) (§8)
- **Integrierte Unternehmen** (inklusive Serviceeinrichtungen)
 - **Getrennte Rechnungsführung von EVU & EIU; Keine Quersubventionierung**
 - müssen Regeln aufstellen, einhalten und veröffentlichen, die eine Einflussnahme von Dritten bzgl. Netzfahrplan und Zuweisung von Trassen und Wegeanteile unterbinden (§8 Abs. 4)
 - Festlegung der „besonderen Pflichten“ der Mitarbeiter und eines Beauftragen

ABER:

- Keine Auflösung vertikal integrierter Strukturen
- Finanzströme/Quersubventionierung nur bedingt nachvollziehbar



Wesentliche Neuerungen

§ 10 ff ERegG – Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen

- **Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen; gilt auch für inklusive See- und Binnenhäfen** (§10 Abs. 1)
- **Zugang zu Serviceeinrichtungen** (§11 Abs. 2): Bahnhöfe, Güterterminals, Tankanlagen, Wartungseinrichtungen(!), etc. (Anlage 2 Nr. 2.); **exklusive Anlagen für Museumsbahnen**
- **Mindestzugangspaket:** Bearbeitung von Anträgen, Zugsteuerung, Nutzung von Stromanlagen, Informationen über Zugbewegungen, etc. (§ 11 Abs. 1 + Anlage 2 Nr. 1)

Angemessene,
diskriminierungsfreie
und transparente
Preise

ACHTUNG:

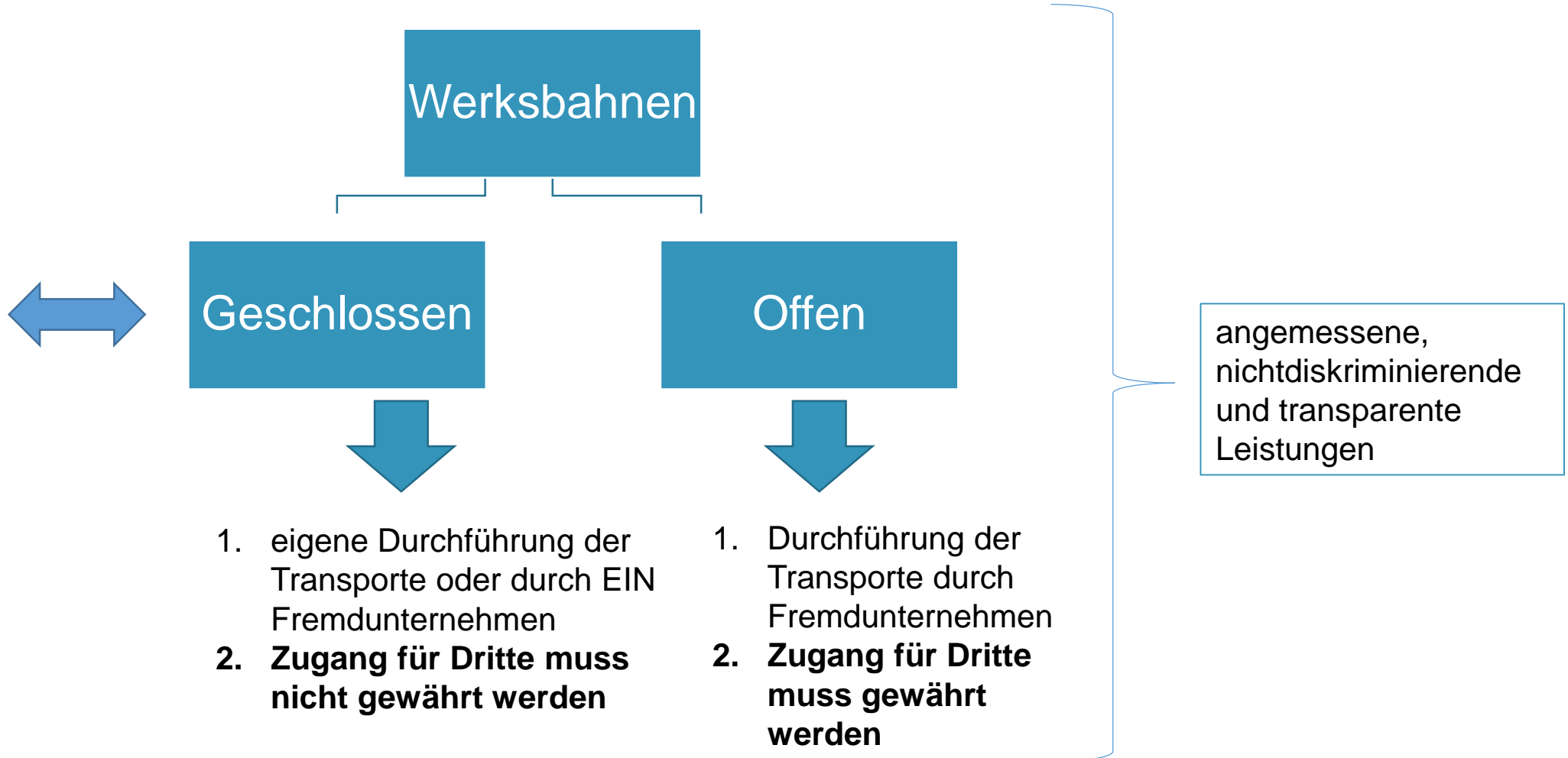
- Innerhalb von 5 AT müssen Anträge zur Nutzung bearbeitet worden sein (§13 Abs. 1); bei Konflikten muss das EIU vermitteln; max. 14 Tage Verhandlungsdauer
- EIU hat Nutzungsbedingungen in deutscher und einer weiteren EU-Amtssprache zu erstellen (auch online)
- Änderungen müssen mind. 7 Monate vor Ablauf der Frist bei der BNA eingereicht werden



Wesentliche Neuerungen

§ 15 ERegG – Werksbahnen

Nach §80 Abs. 1 sind alle Werksbahnen bis zum Beginn des Netzfahrplanes 2017/18 ‚geschlossen‘. Wenn dies weiterhin gelten soll, war dies bis zum 10.01.17 zu melden.





Wesentliche Neuerungen

§ 63 ERegG - Wartungseinrichtungen

- Wartungseinrichtungen sind vom ERegG vorerst ausgenommen.
- Bis zum 18.12.18 wird die Regulierungsbehörde einen **Wettbewerbsbericht** vorlegen, anhand dessen der Gesetzgeber entscheiden wird, ob Wartungseinrichtungen reguliert werden. Bericht soll auch Informationen zu einer **neuen Art der Zertifizierung von Wartungseinrichtungen** enthalten.

ABER: Wartungseinrichtungen (ausgenommen schwere Instandhaltung) zählen zu Serviceeinrichtungen (Anhang 2 Abs. 2.e), die wiederum Zugang gewähren und Leistungen nichtdiskriminierend anbieten müssen.



Wesentliche Neuerungen

§ 23 ff + 31-41 ERegG - Entgelte

- **diskriminierungsfreie Tarife** (jeweils gültig für 5 Jahre)
- **Unterschiedliche Tariftypen** für SPNV, SPFV, SGV
- Basis ist die **Vollkostenrechnung** (Führung von Verzeichnisse für Anlage- und Umlaufvermögen); Einbeziehung von **Marge** sowie **Inflations- und Produktivitätsfaktor**
- **Definition von Preisobergrenze => Anreiz zur Kostensenkung**
- **Ex-ante Regelung**; BNA kann Vollkostenrechnung ‚hinterfragen‘

regulierter
Netzzugang

Bisher:

- Marktteilnehmer verhandeln Entgelte
- Ex-post Betrachtung durch BNA
- Keine Bewertung der Vollkostenbasis durch BNA

verhandelter Netzzugang



1. Gesetzlicher Rahmen
2. Zielsetzung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG)
3. Wesentliche Neuerungen
- 4. Fazit**



Fazit

1. Keine 1:1 Umsetzung der EU Richtlinie 2012/34/EU
 - a. Unabhängigkeit des bundeseigenen Netzbetreibers erfolgt nicht vollumfänglich; nur organisatorische und personelle Trennung aber keine institutionelle Entflechtung
 - b. Kontrolle der Finanzströme (Quersubventionierung) schwierig
2. Netzzugangsrechte werden deutlich ausgebaut – Wie wirkt sich das auf den Wettbewerb aus?
3. Bundesnetzagentur erhält mehr Vollmachten
4. Trassenpreise werden zwar ex-ante geprüft und genehmigt, allerdings kaum Möglichkeiten, anschließend gegen die Trassenpreise zu klagen
5. Bericht zu Wartungseinrichtungen wird mit Spannung erwartet



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**