

# InfrastrukturRecht

## Energie · Verkehr · Abfall · Wasser

### Geschäftsführende Herausgeber

Prof. Dr. Christian Theobald  
BBH

Dr. Andreas Zuber  
Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU)

### Herausgeber

RiBVerfG Prof. Dr. Gabriele Britz  
Bundesverfassungsgericht

Dr. Norman Fricke  
AGFW | Der Effizienzverband für Wärme, Kälte und  
KWK e.V.

Andrees Gentzsch  
Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.  
(BDEW)

Prof. Christian Held  
BBH, Europäischer Verband der unabhängigen Strom-  
und Gasverteilerunternehmen (GEODE)

Prof. Dr. Georg Hermes  
Universität Frankfurt a. M.

Folkert Kiepe  
Beigeordneter a. D. Deutscher Städtetag

Prof. Dr. Christian Koenig  
Universität Bonn

Prof. Dr. Jürgen Kühling  
Universität Regensburg, Mitglied der Monopol-  
kommission

Holger Lösch  
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)

Dr. Christiane Nill-Theobald  
TheobaldConsulting

Detlef Raphael  
Deutscher Städtetag

Prof. Dr. Jens-Peter Schneider  
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

Adolf Topp  
Flörsheim

Oliver Wolff  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

In Zusammenarbeit mit der  
Neuen Juristischen Wochenschrift

Nr. 3 • 13. März 2020

17. Jahrgang

### Inhaltsverzeichnis

#### Beiträge

*J. Werner:* Optimierung des Trassenabsatzes durch Systemtrassen für den Personen-  
und Güterverkehr 74

*S. Wollschläger/T. Eickmann:* Trinkwasserwerbung – Die HCVO und ihre wettbe-  
werbsrechtlichen Folgen für Wasserversorgungsunternehmen 81

#### Energie

*EuG:* Grundsatz der Solidarität im Energiesektor – Eine neue Prüfungspflicht im  
Rahmen von Kommissionsentscheidungen 84

*BGH:* Schriftformverzicht für die Erklärung nach § 22 II 2 Nr. 2c EEG 2017 86

*OLG Dresden:* Die Klauselverwendung mit dem Inhalt des § 17 StromGKV gegen-  
über Verbrauchern außerhalb der Grundversorgung ist rechtswidrig 87

*OLG Stuttgart:* Zur Bestimmung des Streitgegenstands im eV-Verfahren nach  
§ 47 EnWG 88

*OVG Münster:* Anforderungen an die Bekanntmachung eines Teilflächennutzungs-  
plans 90

*FG Berlin-Brandenburg:* Zur Stromsteuerbefreiung bei Zurverfügungstellung des  
Stroms an den Netzbetreiber 91

#### Wärme

*LG Hamburg:* Kein einseitiges Änderungsrecht von Preisänderungsklauseln auf Basis  
des § 4 AVBFernwärmeV 92

#### Abfall

*VG Cottbus:* Anordnungsverfügung zur Entsorgung bei ermitteltem Verantwortlichen 94

#### Spartenübergreifendes

*OLG Düsseldorf:* „Service Calls“ können unzulässige Telefonwerbung sein und damit  
einen Verstoß gegen § 7 II Nr. 2 UWG darstellen 95

Mit Internet-Volltext-Service [www.IR.beck.de](http://www.IR.beck.de) der besprochenen Entscheidungen

Verlag C.H.BECK München und Frankfurt a.M.

## Beiträge

### Optimierung des Trassenabsatzes durch Systemtrassen für den Personen- und Güterverkehr

Dr. Jan Werner, Berlin\*

*Die Bundesregierung hat ambitionierte Ziele für die Schiene. Zentrales Anliegen ist die Verdopplung der Nachfrage im Personenverkehr bis 2030 sowie eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene.<sup>1</sup> Durch die aktuelle Klimadiskussion hat die Stärkung der Eisenbahn zusätzlichen Rückenwind erhalten.*

*Ein entscheidendes Element für den Erfolg der bahnpolitischen Agenda wird sein, wie der Betreiber der bundeseigenen Schienenwege die beabsichtigte Angebotssteigerung im Personen- und Güterverkehr durch den Prozess der Bereitstellung und Zuteilung von Trassen optimal fördern kann. Im vorliegenden Beitrag wird anhand der nachfrageseitigen Anforderungen an Schienenverkehrsdienste sowie der Bedingungen der Schieneninfrastruktur zunächst das aktuelle Verfahren zur Zuweisung von Trassen zur zielgerichteten Erhöhung der Kapazität analysiert. Auf diese Basis wird anschließend die so bezeichnete „Systemtrasse“ als Modell für eine nachfrageoptimierte Trassenverfügbarkeit entwickelt und anschließend cursorisch auf ihre Anwendbarkeit im geltenden Rechtsrahmen überprüft.*

#### I. Technische Rahmenbedingungen und Benutzungsbedingungen der Schieneninfrastruktur

##### 1. Zwangspunkte der Schienenverkehrsinfrastruktur

Die technischen Rahmenbedingungen der Infrastruktur bilden die wesentlichen limitierenden Faktoren für den Betrieb auf der Schiene. Regelmäßige Zwangspunkte sind Blockabstände und Zugschlussstellen, die sich räumlich durch Anlagenstandorte (z. B. Signale) ergeben. Hinzu kommen in zeitlicher Perspektive insbesondere Bilde- und Auflösezeiten für die sog. Fahrstraßen, aber auch Halte- und Wartezeiten einzelner Züge. Auch Zuglängen und dazu passfähige Gleislängen determinieren die Durchlässigkeit von Eisenbahninfrastruktur.<sup>2</sup> Einzelne Aspekte, wie insbesondere Fahrstraßenbilde- und auflösezeiten, können von der eingesetzten Leit- und Sicherungstechnik abhängen und je nach Technik zeitlich variieren.

Unabhängig von der Leit- und Sicherungstechnik gilt, dass die Zugeschwindigkeiten wesentlichen Einfluss auf die tatsächlich realisierbare Streckenleistungsfähigkeit haben. Fahren alle Züge zeitlich homogen, d. h. annähernd dieselbe Geschwindigkeit, „ist eine wesentlich höhere planmäßige Auslastung des Leistungsvermögens der Infrastruktur möglich als bei Fahrplänen mit einer inhomogenen Struktur“<sup>3</sup>.

### 2. Entwicklungspotenzial durch Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastrukturen sind langlebig. Änderungen an den vorstehend beschriebenen technischen Zwangspunkten erfolgen daher nur in sehr langfristigen Zyklen. Dies bedeutet neben einem dauerhaften Werterhalt gleichzeitig aber auch, dass die Reaktionsfähigkeit der Infrastruktur bezüglich Nachfrageveränderungen eher schwerfällig ist. Hinzu kommen die Anforderungen des Planungsrechts, aber auch von Bauvorschriften – was in Summe eine kurzfristige unterjährige Anpassung von Infrastruktureigenschaften nahezu unmöglich macht. Selbst für eher kleinere Maßnahmen, wie zusätzliche Weichen oder die Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik, sind mittelfristige Umsetzungshorizonte von fünf Jahren realistisch, da sich viele technische Eigenschaften wechselseitig bedingen. Große Veränderungen, wie die Errichtung zusätzlicher Gleise oder der Bau neuer Strecken, gehen mit umfassenden Planungsverfahren einher, weswegen nur in langfristiger Perspektive (zehn Jahre und länger) eine Anpassung der Infrastruktur erfolgen kann – selbst wenn sich die Erforderlichkeit für zusätzliche Kapazität bereits sicher abzeichnet.

### 3. Netzzugang und Praxis der Trassenzuweisung

Die wesentlichen Teile des Schienennetzes in Deutschland stehen im Eigentum der Deutschen Bahn AG, deren Anteile sich wiederum zu 100 % im Bundeseigentum befinden. Das Netz der Deutschen Bahn AG steht anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EiVU) offen. Die „Slots“ zur Nutzung der Schienenverkehrsinfrastruktur

\* Der Autor ist Geschäftsführer der KCW GmbH, Berlin. Der Beitrag geht auf einen Vortrag zurück, den der Verfasser auf den gemeinsam von der Bundesnetzagentur und dem Lehrstuhl von Prof. Kühling veranstalteten XXV. Eisenbahnrechtlichen Forschungstagen (ERFT) im September 2019 gehalten hat. Die Internetquellen dieses Beitrags wurden zuletzt am 15.1.2020 abgerufen.

- 1 CDU, CSU und SPD (2018): Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode, S. 77.
- 2 Vgl. dazu *Pachl*, Systemtechnik des Schienenverkehrs, 8., überarb. und erw. Aufl. 2016, S. 155.
- 3 *Pachl*, (o. Fn. 2), S. 144.

#### Wie kann ich alle nachfolgenden Entscheidungen und Dokumente der IR abrufen?

- Unter [www.ir.beck.de](http://www.ir.beck.de) gelangt man auf die Homepage der IR
- Neu ab 1.1.2018 IRDirekt – nach Freischaltung und Login haben Sie Zugriff auf:
  - alle IR-Ausgaben seit 2004
  - die in der IR enthaltenen Entscheidungen im Volltext der BeckRS-Fassungen sowie darüber hinaus weitere Volltexte unter dem Menüpunkt „Weitere Dokumente“
  - häufig in der IR zitierte Normen
- Sie haben Fragen zur Freischaltung?
  - Tel.: 089/38189-747, Fax: 089/38189-297
  - E-Mail: [beck-online@beck.de](mailto:beck-online@beck.de)

heißen Trassen. Sie ermöglichen die Nutzung bestimmter Strecken innerhalb einer bestimmten Zeit mit einem Zug, der bestimmten Merkmalen entspricht.

Das Verfahren zur Trassenzuweisung ist in den Schienen- netznutzungsbedingungen (SNB) von DB Netz beschrieben. Es bildet für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und EiVU die Grundlage für den Abschluss eines Trassennutzungsvertrages gem. § 20 I ERegG. Die Detailregelungen sind in Abschnitt 4 der SNB hinterlegt. Im Wesentlichen gilt der in Abschnitt 4.2.1.3. (Fristen für die Netzfahrplanerstellung) dargelegte Verfahrenszug:

1. Trassenanmeldungen der Zugangsberechtigten,
2. Erstellung eines Netzfahrplanentwurfs durch DB Netz,
3. Stellungnahme der Zugangsberechtigten und anschließender neuer Entwurf des Netzfahrplans,
4. endgültiger Netzfahrplan durch DB Netz.

Das gesamte Verfahren dauert ca. fünf Monate (März–August) und wird mit dem Beginn der neuen Fahrplanperiode Anfang Dezember gefahrene Praxis.

DB Netz ist ausweislich der Nutzungsbedingungen bestrebt, allen Trassenanmeldungen gerecht werden zu können. Für Personen- und Güterverkehr bzw. einzelne Marktsegmente gelten differenzierte Abweichungsintervalle (bezogen auf angemeldete vs. zugewiesene Trassen, bemessen in Minuten).

Gelingt es trotz dieser Spielräume nicht, alle Trassen wie angemeldet zuweisen zu können, greift ein Koordinierungsverfahren (4.2.1.7 SNB). Dabei gelten gem. § 52 VII Nr. 1 ERegG Vorrangregelungen für vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehre vor grenzüberschreitenden Zugtrassen und vor Zugtrassen für den Güterverkehr.

Das Verfahren zur Trassenzuweisung und auch die Anmeldefristen für die EiVU sind in Abschnitt 4.2.2. der SNB geregelt. Trassenanmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen, werden als Gelegenheitsverkehr geführt. Anmeldungen für den Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität zugewiesen. Etwas anderes gilt alleine für „Pre-arranged Paths“ im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Für diese werden vorab Trassenkorridore vorkonstruiert, auf denen Zugangsberechtigte Trassen auch außerhalb der Anmeldefristen des Netzfahrplans anmelden können.<sup>4</sup>

#### 4. Umgang mit Infrastrukturengpässen

Eine Besonderheit im Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Trassenplanung stellen die „überlasteten Schienenwege“ (ÜLS) nach § 55 ERegG dar. DB Netz ist demnach verpflichtet, einen Schienenwegabschnitt für überlastet zu erklären, wenn etwa Trassenanmeldungen nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder ein Schienenweg „absehbar“ überlastet ist. In einer Verwaltungsrichtlinie haben *EBA* und *BNetzA* die Regelungen konkretisiert.<sup>5</sup>

Wird ein Schienenwegabschnitt für überlastet erklärt, muss der Infrastrukturbetreiber gem. § 55 II ERegG eine Kapazitätsanalyse durchführen oder einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) erarbeiten. Der Prozess von der Vorab-Detektion (sprich Feststellung einer möglichen Überlastung) bis zum PEK kann sich ggf. mehr als zwölf Monate hinziehen. Der PEK selbst wird von DB Netz veröffentlicht. Am Beispiel des PEK für Viersen – Kaldenkirchen<sup>6</sup> lässt sich exemplarisch die Problematik dieses Ansatzes aufzeigen:

- Die Infrastrukturmaßnahmen werden in Mittel- und Langfristmaßnahmen unterteilt (Abschnitte 4.1/2. des PEK). Erstgenannte umfassen u. a. ETCS-Ausrüstung, das ESTW Krefeld und die Teilerneuerung Stw Mönchengladbach. Der Umsetzungszeitraum wird mit 2025–2027 angegeben. Die Langfristmaßnahme (ABS) wird zeitlich überhaupt nicht beziffert, aber Umsetzungsrisiken sind klar benannt. Somit sind Kapazitätsverbesserungen durch Infrastrukturausbau mutmaßlich allenfalls im Zeithorizont von mindestens fünf, bzw. eher von 10–15 Jahren zu erwarten.
- Betrieblich werden Vorgaben an die EiVU definiert (z. B. Geschwindigkeitsharmonisierung, Verkürzung Haltezeiten in Viersen Gbf.). In einer Maßnahmenbewertung werden diese jedoch für die EiVU (mit einer Ausnahme für den SPNV) als „ohne Nutzen“ deklariert.

Das Problem der heutigen ÜLS ist damit einerseits die allenfalls reaktive Einbindung des EIU (Schienenwege werden vergleichsweise spät und vorrangig aufgrund des Handelns der Zugangsberechtigten [z. B. Trassenanmeldungen] für überlastet erklärt). Die infrastrukturelle Behebung der Überlastung ist nur langfristig vorgesehen. Auf der betrieblichen Seite werden Kleinstmaßnahmen ergriffen, um auf dem betroffenen Abschnitt punktuell Abhilfe zu schaffen. Eine übergeordnete, netzweite Betrachtung ist nicht vorgesehen.

## II. Anforderungen der Nachfrage an das Trassenangebot der DB Netz AG

### 1. Aus der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr abgeleitete Anforderungen an das Trassenangebot

Der Schienenpersonenverkehr (SPV) konkurriert in allen Entfernungsbereichen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und zusätzlich im Bereich des Überregional- und Fernverkehrs mit dem Fernbus und dem Flug-

4 Quelle: [https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/international/europ\\_korridore/europ\\_korridore\\_korridorprodukte-3442218](https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/international/europ_korridore/europ_korridore_korridorprodukte-3442218).

5 Verwaltungsrichtlinie des *Eisenbahn-Bundesamts* und der *Bundesnetzagentur* zum „überlasteten Schienenweg“ gemäß § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), gültig ab 22.6.2015 (in der zuletzt geänderten Fassung v. 14.11.2016).

6 DB Netz AG (2019): Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Viersen – Kaldenkirchen Gr.

verkehr. Der SPV muss sich in der skizzierten intermodalen Konkurrenz mit Blick auf seine Marktpositionen über unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf charakteristische Angebotsmerkmale wie Verfügbarkeit, Reisezeit, Qualität, Komfort, Verlässlichkeit und Preise profilieren können. Insbesondere die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit und die Reisezeit, aber auch die Verlässlichkeit werden von der Verfügbarkeit passfähiger Trassen determiniert.

Die Nachfrage nach Trassen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wird von der DB Fernverkehr AG, einer Tochter der Deutschen Bahn AG, dominiert. Andere Anbieter sind nur mit marginalen Anteilen im Markt vertreten.<sup>7</sup> Die Betreiber von SPFV richten ihre Angebot an ihren Einschätzungen zum Potenzial im Fahrgastmarkt aus. Das Angebot der DB Fernverkehr besteht im Wesentlichen aus vertakteten Zügen des Fernverkehrs (ICE/IC/EC), die auf bestimmten Relationen durch Verdichter oder Sprinter ergänzt werden. Die Angebote sind üblicherweise auf lange Linienläufe, hohe Geschwindigkeiten und weite Haltestellenabstände ausgelegt. Die Fahrgastnachfrage ist relativ gut langfristig einschätzbar und der Bedarf an Trassen daher für das EiVU gut planbar. Investitionen in Rollmaterial haben lange Vorlaufzeiten (4–8 Jahre) und noch längere Amortisationszeiträume (30 Jahre). Derartige Investitionsentscheidungen werden nur getätigt, wenn der Einsatz der Züge im Fernverkehr infrastrukturell gesichert ist. Die Interessen der Anbieter von SPFV liegen insoweit auf einem Höchstmaß an Verbindlichkeit bei der langfristigen Trassenverfügbarkeit.

Die Nachfrage nach Trassen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfolgt durch EiVU, die im Regelfall von den Aufgabenträgern des SPNV (Länder oder kommunale Zweckverbände) für einen Zeitraum von in der Regel 15 Jahren mit der Erbringung fahrplanmäßiger Leistungen beauftragt sind. Das im SPNV zu erbringende Angebot steht auf Basis der Planungen der Aufgabenträger im Schnitt für zehn Jahre im Voraus mit seinen Basisparametern fest. Für den Abschluss der langlaufenden Verkehrsverträge – die ihrerseits mit Investitionen in Rollmaterial und Werkstätten verknüpft sind – benötigen die Aufgabenträger die Sicherheit langfristiger Verfügbarkeit der zur Realisierung der Zielfahrpläne benötigten Trassen. Das beauftragte EiVU meldet zwar im Regelfall die Trassen der konkreten Jahresfahrpläne an, es haftet aber dem Aufgabenträger nicht für deren Verfügbarkeit.

Im Bereich des SPV werden von EiVU auch Trassen für Charterzüge mehr oder weniger anlassbezogen nachgefragt, wenn von einem Veranstalter ein Zug für eine ganze Gruppe von Personen gebucht werden kann (z. B. Fußballsonderverkehr, Urlaubsreisezüge, Ausflugssonderfahrten, Nostalgiezüge). Die Nachfrageanlässe sind im Regelfall relativ frühzeitig bekannt. Der Vertrieb von Fahrkarten muss oft mittelfristig im Voraus erfolgen. Von daher kann in diesen Fällen mit mittlerer Frist der Zug gechartert und die Trasse beantragt werden. Oftmals erfolgt diese Trassennachfrage jedoch kurzfristig, z. B. erst

dann, wenn aufgrund der verkauften Fahrkarten der Charterzug ökonomisch abgesichert ist.

Instrument der bis 2030 von der *Bundesregierung* angestrebten Verdopplung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr ist im Wesentlichen der „Deutschlandtakt“.<sup>8</sup> Die Grundidee ist dabei der sog. integrale Taktfahrplan für das gesamte Angebot im SPV. Die Angebote im Nah- und Fernverkehr werden im Regelfall im Taktverkehr erbracht.<sup>9</sup> Heute bestehende Taktlücken werden geschlossen.<sup>10</sup> Das Angebot wird zudem in den Knotenbahnhöfen so aufeinander abgestimmt, dass Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Nahverkehr aber auch zwischen den Zügen gleicher Kategorie „automatisch“ hergestellt werden (integrales Angebot). Im Fernverkehr soll oftmals zwischen Großstädten ein Halbstundentakt zur Regel werden. Zwischen den Metropolenräumen soll es bei Bedarf zusätzliche Sprinter oder Verdichter geben. Auch im SPNV sind in vielen Bundesländern mehr oder minder starke Angebotsverdichtungen und Kapazitätssteigerungen in den nächsten zehn Jahren geplant. Vergleichbar dem Vorbild aus der Schweiz soll die Bahn somit zu einer echten Alternative gegenüber dem privaten Automobil werden.<sup>11</sup> Im Sinne des Schweizer Vorbildes wäre daher eine konsequente Erstreckung des Deutschlandtaktes auch auf die Flächenschließung mit Regionalbussen – mit bundesweiten Standards zur Erschließungsqualität – anzustreben.<sup>12</sup> Dem Deutschlandtakt soll ein Zielnetzfahrplan zugrunde liegen.<sup>13</sup> Damit dieser Realität werden kann, müssen alle betroffenen Akteure sich wechselseitig verbindlich aufeinander verlassen können, damit zum jeweiligen Zielzeitpunkt die erforderlichen Investitionen in Fahrweg und Rollmaterial erfolgt sowie die Angebote konzipiert sind und die Trassen auch im betreffenden Jahresnetzfahrplan für die Angebote des Deutschlandtaktes verfügbar gemacht werden können.<sup>14</sup>

7 Vgl. Mofair/NEE, *Bahn frei – Für einen gesunden Wettbewerb*. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2019/20, 17.

8 Eine ausführliche Darstellung zu den Grundlagen des Deutschlandtaktes und dessen planerischen Prämissen in *Weigand/Berschin*, ETR 11/2019 (Teil 1) und ETR 1+2/2020 (Teil 2).

9 Vgl. Verkehrsclub Deutschland e. V./Fahrgastverband PRO BAHN e. V., Informationsflyer „Deutschland-Takt – Immer gut verbunden“, o. J., verfügbar unter [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Bahn/Deutschland-Takt/Deutschland-Takt\\_-\\_Immer\\_gut\\_verbunden\\_FlyerVCD.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bahn/Deutschland-Takt/Deutschland-Takt_-_Immer_gut_verbunden_FlyerVCD.pdf).

10 Vgl. KCW GmbH, *Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende* (Kurzfassung), Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende, 2019, S. 11; Abruf: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Bahnpolitische\\_Weichenstellungen/20\\_Railmap-2030\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Bahnpolitische_Weichenstellungen/20_Railmap-2030_WEB.pdf).

11 *Stalder*, *Bahn 2000 der SBB: Prozessveränderung als Wettbewerbsvorteil*, 2006, S. 2. Verfügbar unter [https://horber.schiene-tage.de/24/vortr\\_stalder.pdf](https://horber.schiene-tage.de/24/vortr_stalder.pdf).

12 Vgl. KCW GmbH, *Railmap 2030* (o. Fn. 10), S. 45.

13 Vgl. KCW GmbH, *Railmap 2030* (o. Fn. 10), S. 45.

14 Vgl. KCW GmbH, *Railmap 2030* (o. Fn. 10), S. 45.

## 2. Aus der Nachfrage im Schienengüterverkehr abgeleitete Anforderungen an das Trassenangebot

Der Schienengüterverkehr (SGV) konkurriert mit dem Güterverkehr auf Straße und Wasserstraße sowie mit der Luftfracht (Cargoflüge). Der SGV kann sich in dieser Konkurrenz behaupten, wenn er den Anforderungen der Auftraggeber aus der verladenden Wirtschaft besser entsprechen kann, als dieses der Konkurrenz zu Wasser, auf der Straße oder in der Luft möglich ist.

Die Nachfrage der verladenden Wirtschaft im intermodalen Wettbewerb ist abhängig von der Erfüllung der Anforderungen an den Preis und die Qualitäten der Trassen (u. a. Fahrtdauer, Abfahrts- und Ankunfts-pünktlichkeit).<sup>15</sup> Basis für ein Angebot des SGV in der intermodalen Konkurrenz ist stets, dass für die nachgefragte Leistung überhaupt eine Trasse zur Verfügung steht. Dieses ist der Fall, wenn auf dem Gesamtlauf – oder zumindest auf einer relevanten Teilstrecke – die erforderliche Güterverkehrsinfrastruktur (Verladeeinrichtungen, Schienenstrecken des Güterverkehrs) vorhanden ist und zum Zeitpunkt der Nachfrage seitens der verladenden Wirtschaft vom EiVU noch eine Trasse erworben werden kann. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Marktposition des SGV derzeit überblicksweise wie folgt dar:<sup>16</sup>

- Der Schwerpunkt im SGV liegt auf langlaufenden Transporten. Die Bedeutung von Anschlusssicherheit und Pünktlichkeit ist anders als im Personenverkehr zu bewerten. Erstere hat z. B. im Punkt-zu-Punkt-Verkehr nur geringe Relevanz. Pünktlichkeit ist im Güterverkehr „relativer“, weil minutengenaue Abfahrts- und Ankunfts-slots produktionsseitig seltener erforderlich sind (vgl. nachfolgender Anstrich). Gleichwohl ist es bei vielen Gütertransporten wichtig, dass diese in die „Produktionsslots“ der Unternehmen eingetaktet werden können und somit Planbarkeit und Zuverlässigkeit der Verkehre auch im Güterverkehr durchaus eine Rolle spielen.
- Aufgrund von verspätet bereitgestellten Zügen/Wagen, zuweilen auch von Transportgütern, lässt sich eine minutengenaue Abfahrts-pünktlichkeit oft nicht erreichen. Insofern benötigt der SGV eine gewisse Abfahrtsflexibilität.

- Im SGV ist der Bedarf an vertakteten Trassen weniger relevant als im SPV.<sup>17</sup>
- Nur ein Teil des Güterverkehrsmarktes kann als langfristiger Transport geplant werden, der sich in lang- und mittelfristigen Fahrplänen berücksichtigen lässt.<sup>18</sup> Dies ist weniger darin begründet, dass die Nachfrage nach Transportleistungen grundsätzlich nicht dauerhaft existiert, sondern vielmehr darin, dass die Schiene im Güterverkehr einem harten Preiswettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ausgesetzt ist. Verloader entscheiden meist kurzfristig und dabei auch mit Blick auf die Verfügbarkeit und Kapazitäten anderer Verkehrsträger.<sup>19</sup> Insofern ist der SGV durch einen hohen Bedarf für „Ad-hoc“-Schienenverkehre geprägt, die kurzfristig Trassen benötigen. Oft liegen zwischen Anfrage eines Verladers und der Durchführung des Transports nur wenige Tage. Die hohe Reaktionsfähigkeit und Flexibilität des Straßengüterverkehrs bilden hier die marktlichen Zwangspunkte, denen der Schienengüterverkehr ebenfalls entsprechen muss, damit mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann.
- Vom Geschwindigkeitsniveau ist der Schienengüterverkehr überwiegend mit dem regionalen Personenverkehr vergleichbar (ca. 100 km/h im Durchschnitt). Leichte und schnelle Güterzüge sind derzeit noch zu vernachlässigen, könnten aber bei stärkerem Wachstum von Kurier-, Express-, Paketdiensten oder Sammelguttransporten ein wachsendes Segment darstellen (in etwa vergleichbar mit den „Parcel Intercity“-Zügen von DB Cargo).

## 3. Abgleich zwischen den Anforderungen der Trassenachfrage und den Netznutzungsbedingungen

Das zentrale Element des Zuweisungsverfahrens sind die Trassenanmeldungen für den jährlichen Netzfahrplan. Diese sind nicht vorstrukturiert, sondern erfolgen ungesteuert von allen Zugangsberechtigten. In einer Ex-post-Konstruktion wird aus allen Anmeldungen von der DB Netz der Netzfahrplan für das jeweilige Fahrplanjahr entwickelt. Ausweislich der SNB ist es Ziel der DB Netz, allen Trassenanmeldungen möglichst umfassend gerecht zu werden. Dieses hat zur Folge, dass der Netzfahrplan nur bedingt systematisiert konstruiert wird.

Die Nachfrage nach Trassen im Schienenverkehr wird in Zukunft vom Zielnetzfahrplan des Deutschlandtaktes determiniert. Damit dieser fahrbar ist, muss die erforderliche Infrastruktur (u. a. Fahrweg, Bahnhöfe, Abstellanlagen) in einer für die erwartete Nachfrage passenden Dimensionierung vorhanden sein. Die Dimensionierung muss nicht nur die Taktangebote im SPV ermöglichen, sondern auch die im Gemeinwohlinteresse liegenden Angebote des SGV (mittelfristige Planungen und Ad-hoc-Trassen) sowie die Ad-hoc-Trassen des Personenverkehrs. Dieses sicherzustellen, liegt in der verfassungsrechtlichen Gewährleistungsverantwortung des Bundes.<sup>20</sup>

Selbst wenn die netzseitige Infrastruktur in allen vorgeannten Dimensionen vorhanden ist, dann stellen die Netznutzungsbedingungen dennoch bisher nicht sicher, dass die Trassen auch jeweils bestimmungsgemäß genutzt werden können. Da der Netzfahrplan jedes Jahr neu

15 Zur Wirkung der Trassenpreise im Güterverkehrsmarkt vgl. KCW GmbH, Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende (Langfassung), 2019, Kapitel 3.5.2.1. Abruf: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Bahnpolitische\\_Weichenstellungen/35\\_Railmap\\_lang\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Bahnpolitische_Weichenstellungen/35_Railmap_lang_WEB.pdf).

16 Für bestimmte Unternehmen (EiVU oder Verloader), Gütergruppen oder Einzeltransporte können gänzlich abweichende Anforderungen gelten.

17 Ausnahmen davon können Systeme des Einzelwagenverkehrs sein, die mit vergleichsweise starren, in den Rangierbahnhöfen aufeinander abgestimmten Umläufen arbeiten.

18 Dabei ist Langfristigkeit im Schienengüterverkehr zwischen sechs Monaten und mehreren Jahren zu verstehen. Längere Lieferverträge sind eher die Ausnahme im Güterverkehr.

19 Vgl. z. B. <https://www.deutschland-mobil-2030.de/blog/niedrigwasser-am-rhein-die-schiene-trotzt-dem-klima> (abgerufen am 29.1.2020).

20 Vgl. KCW GmbH, Railmap 2030 (o. Fn. 15), Kapitel 3.5.4.

koordiniert wird, gibt es keine Möglichkeit der langfristigen fixen Reservierung der für den Deutschlandtakt im SPV erforderlichen Trassen. Auch fehlt es an Kapazitäts-sicherung für etwaige Personenzüge, die außerhalb der Anmeldefristen des jährlichen Netzfahrplans Leistungen anbieten wollen (Verdichter, Charterzüge). Diese Züge und auch große Teile des SGV sind schlicht jeweils für ihr Grundgeschäft davon abhängig, in welchem Umfang nach Durchlauf der Netzfahrplanentwicklung noch Reste für Ad-hoc-Trassen vorhanden sind.

Sowohl für den SPV wie für den SGV ist diese Situation nicht tragbar:

- Für den Deutschlandtakt werden Milliarden Euro in den Ausbau des Angebotes investiert. Eine Absicherung dieser Investitionen durch langfristige Vorreservierung entsprechender Trassen ist jedoch in den Schienennetznutzungsbedingungen nicht vorgesehen. Ein Schutz dieser Investitionen erfolgt über den Vorrang vertakteter Angebote in § 52 VII Nr. 1 ERegG. Der im Rahmen der Trassenzuweisung zu gewährleistende Deutschlandtakt ist aber komplexer als ein nur „vertaktetes Angebot“. Zu berücksichtigen ist beispielsweise, dass die unterschiedlichen Produkte des SPV verschiedene Geschwindigkeitsniveaus besitzen, was sich aus unterschiedlichen Anforderungen von Nutzung und Reisezeiten/-zeiten bei Fern-, Regional- und Nahverkehr ergibt. Dadurch stellt der SPV spezifische Anforderungen an die Kapazität der Infrastruktur. So muss etwa ein Fernzug den langsameren Zug des Nahverkehrs an geeigneter Stelle überholen können, ohne Fahrzeit zu verlieren – idealerweise in einem Knotenbahnhof mit abgestimmtem Anschluss zwischen Fern- und Nahverkehr. Dem Zulauf auf die Knoten kommt somit besondere Bedeutung zu, da insbesondere die harmonisierten, vertakteten Anfahrts- und Abfahrtszeiten nicht einfach zu realisieren sind.
- Noch heftiger ist der Schienengüterverkehr betroffen. Dieser wird durch Erhöhungen der Straßenmaut und Absenkung der Trassenpreise gezielt dahingehend gefördert, „Güter auf die Bahn“ zu bringen. Bei der Zuweisung der Trassen werden die Marktbedingungen des Güterverkehrs jedoch schlicht negiert: Ein großer Teil der Güterverkehre lässt sich nicht in den Fristen des Jahresfahrplans verbindlich planen, sondern ist auf Ad-hoc-Trassen angewiesen, weil nur diese mit der Fristigkeit der Nachfrage korrespondieren. Um die vorhandenen Potenziale im Güterverkehr auszuschöpfen, müsste DB Netz als Anbieter der Trassen daher mit den Bedingungen der Netznutzung ein verlässliches Marktsignal dahingehend setzen, in welchem Umfang Ad-hoc-Trassen im Jahresfahrplan für kurzfristige Nachfrage insbesondere im SGV, aber auch im SPV vorgehalten werden.
- Die *Bundesregierung* beabsichtigt den „intelligenten Güterwagen“ mit „digitaler Kuppelung“ einzuführen und langfristig als Standard für ganz Europa durchzusetzen, um dem Güterverkehr auf der Schiene langfristig eine Perspektive in der digitalen Verkehrswirtschaft zu eröffnen. Es geht dabei letztlich um einen vollständigen Austausch des heutigen Rollmaterials

im SGV in zwei Jahrzehnten. Wer Investitionen in langlebige Wirtschaftsgüter in einem solchen Umfang vom Markt erwartet, der muss besonders sichere Nutzungsbedingungen bieten. Nur gestützt auf die „Trassenreste“ des jeweiligen jährlichen Netzfahrplans lassen sich keine Investitionen mit dreißigjähriger Amortisationsdauer von den Akteuren des SGV erwarten.

Der einzige Lichtblick im Zuweisungsverfahren ist bisher ein Fremdkörper: Die Vorkonstruktion grenzüberschreitender Güterverkehrsstrassen reserviert dem SGV a priori-konstruierte Trassen.

### III. Systemtrasse zum organisierten Wachstum des Schienenverkehrs

Die verkehrspolitisch angestrebte Mehrnachfrage wird das Bestandsnetz der Eisenbahn in Deutschland erheblich stärker belasten, als es bisher ohnehin schon der Fall ist. Für viele, heute bereits stark belastete Strecken werden die künftigen Anforderungen einen Kapazitätsausbau erforderlich machen. Zahlreiche Hoffnungen liegen hierbei auf dem europäischen Signalisierungssystem ETCS.<sup>21</sup> Darüber hinaus werden weitere Einzelmaßnahmen wie zusätzliche Überholgleise, Abstellgleiskapazitäten, Blocksignale oder Bahnsteigkanten notwendig sein. Einzelnen betrachtet mögen solche Maßnahmen unscheinbar sein, können in der Netzbeachtung jedoch starke kapazitive Wirkungen entfalten.<sup>22</sup>

So bedeutend Infrastrukturmaßnahmen für die Erreichung mittel- bis langfristiger Verkehrsziele sind, braucht es aber auch bereits kurzfristig Potenzial für Mehrverkehre. Im bestehenden Netz kann insoweit nur eine optimale Aussteuerung der existierenden Kapazitäten Abhilfe schaffen. Hierfür erscheint die im Kontext des Deutschlandtaktes entwickelte Systemtrasse<sup>23</sup> geeignet.

#### 1. Systemtrassen zur Optimierung der Streckenbelegung zur bestmöglichen Befriedigung der Nachfrage

Hinter der Systemtrasse steckt das Prinzip eines integrierten Planungsideals, welches versucht, möglichst viele unterschiedliche Nutzerinteressen abzudecken. Die Abstimmung und Abwägung der verschiedenen Nutzerbelange ist letztlich die wesentliche Aufgabe bei der Erarbeitung des Zielfahrplans des Deutschlandtaktes. Grundlage sind hierfür letztlich die konzeptionellen Prämissen für das Angebot des Personenverkehrs (Linienwege, System-

21 Vgl. *Leister*, Eisenbahn-Revue International 8-9/2017, 417–422.

22 Vgl. KCW, Güter auf die Schiene, 2019. Die Studie weist für über 100 Einzelmaßnahmen (ergänzend zu den realistisch zu erwartenden BVWP-Umsetzungsmaßnahmen) mit Anschaffungs- und Herstellungskosten von gut 7 Mrd. EUR nach, dass eine Verdopplung der Trassennachfrage im Schienengüterverkehr infrastrukturseitig voraussichtlich gewährleistet werden könnte. Abruf: <https://www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/mehr-gueter-auf-die-schiene>.

23 Der Begriff bezog sich zunächst auf für den Güterverkehr reservierte Trassen. Letztlich werden von der Systematisierung aber alle auf einer Strecke möglichen Trassen erfasst.

halte, Taktintervall, Anschlussbeziehungen, nötige Kantenfahrzeiten zwischen Anschlussknoten, fahrdynamische Parameter der für die jeweiligen Linien unterstellten Fahrzeuge),<sup>24</sup> aber auch die nachfrageentsprechenden Anforderungen des Güter- und Gelegenheitsverkehrs, für die ebenfalls Infrastrukturkapazität (z. B. definiert in Mengen pro Stunde und Richtung) bereitzustellen ist.<sup>25</sup> Dabei sind insbesondere die unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile der verschiedenen Verkehre in Einklang zu bringen. Zuweilen harmonisieren diese durchaus (wie z. B. regionale, eilzugartige Personenzüge und Güterverkehr, siehe Kapitel II. 2.).

In jedem Fall ist bei möglichst homogenen Fahrplänen das Leistungsvermögen der Infrastruktur höher als bei inhomogenen Trassenkonzeptionen (siehe Kapitel I. 1.). Insofern dient eine derartige Optimierung der Streckenbelegung durch sortierte Systemtrassen auch der bestmöglichen Befriedigung der Nachfrage an Trassenkapazität, wenn der Marktbedarf ausreichend sicher bekannt ist und auch den verschiedenen Fristigkeiten der Konkretisierung der Nachfrage in SPV und SGV Rechnung getragen wird; vgl. dazu Kapitel II. 3.

## 2. Systemtrassen zur Ausrichtung der Infrastrukturentwicklung auf das vorhandene Marktpotenzial

In der Vergangenheit wurde zunächst die Schienenverkehrsinfrastruktur gebaut und erst nachfolgend ein an die gegebene Infrastruktur angepasstes Fahrplan- bzw. Trassenangebot erstellt.<sup>26</sup> Die Anforderungen der Nachfrage aber auch eine optimale Netzauslastung wurden durch derartige isolierte Maßnahmen nicht erreicht. Der bisherige Planungsansatz wurde mittlerweile politisch im Rahmen der Konkretisierung des Deutschlandtaktes unter der Prämisse „erst der Fahrplan, dann die Infrastrukturplanung“<sup>27</sup> entscheidend geändert. Damit werden Bedarfsanalysen und Priorisierungen der Schienenausbauprojekte auf der Basis von Engpässen und den Anforderungen eines integrierten Taktfahrplans vorgenommen. Die damit erreichte „fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung“ bedeutet einen grundlegenden Kulturwandel.<sup>28</sup>

Der eingeschlagene Weg passt die technischen Bedingungen der Infrastruktur und deren Auslastung, soweit es geht, an die mittel- bis langfristige Nachfrage an. Dazu müssen

die mittelfristige Nachfrage sowie wesentliche Trends bekannt sein. Auf der Trendebene sind dies die Analysen des BVWP 2030, die auch Eingang in den Zielfahrplan für den Deutschlandtakt erhalten<sup>29</sup>, sowie weitergehende Erhebungen und Studien zu Mobilitätsverhalten, Logistikketten usw. Daraus, sowie aus den auch in Zukunft zu erwartenden kurzfristigen Trassenbestellungen seiner Nutzer, muss ein Infrastrukturbetreiber eine Gesamtschau entwickeln, welche Nachfrage an Trassen zu erwarten ist. Daraus leiten sich unmittelbar die Anforderungen an die Kapazität der Infrastruktur (quasi die „Hardware“) ab.

## 3. „Vorkonfektionierte“ Systemtrassen zur optimalen Nachfragebefriedigung bei der Infrastrukturnutzung

Bislang kreisen die Diskussionen zu den Systemtrassen um den fahrplanbasierten Infrastrukturausbau („Hardware“, siehe Kapitel III. 2.). Dieser hat aber nur dann Sinn, wenn das Konzept der Systemtrasse auch bei der Zuweisung von Infrastrukturkapazität in Form von Trassen praktiziert wird („Software“).

Dazu ist zunächst relevant, dass der Zielnetzfahrplan betrachtet wird. Für den Deutschlandtakt nimmt er derzeit das Jahr 2030 in den Blick, was den Infrastrukturausbau angeht. Bezogen auf weitere Infrastrukturmaßnahmen werden für zukünftige Zielnetzfahrpläne das Jahr 2035 oder 2040 maßgeblich sein.

Bezogen auf das konkret fahrbare Angebot wird es auch vorlaufend zum Jahr 2030 weitere Zielnetzfahrplanableitungen geben, die Zwischenschritte zum „Zielzustand 2030“ darstellen. Für diese Zwischenschritte sollte DB Netz valide Einschätzungen für den erwarteten Trassenabsatz im Personen- und Güterverkehr ermitteln, um auf dieser Basis Systemtrassen vorstrukturieren zu können.

- Für den Schienenpersonennahverkehr lässt sich die absehbare Trassennachfrage relativ gesichert für die jeweils nächsten zwei bis zehn Jahre mit den Aufgabenträgern des SPNV abstimmen; vgl. Kapitel 2.1.
- Für den Schienenpersonenfernverkehr lässt sich die absehbare Trassennachfrage für die nächsten zwei bis zehn Jahre mit den Betreibern des SPFV sowie mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes als dem nach Art. 87e IV 1 GG zuständigen Gewährleistungsträger abschätzen; vgl. Kapitel II. 1.
- Für den Schienengüterverkehr ist das Marktpotenzial auf Basis von anbieterneutralen Markterkundungen einzuschätzen. Dabei ist insbesondere einzuschätzen, welcher Umfang an Ad-hoc-Trassen zu erwarten und daher im Jahresnetzfahrplan zu reservieren ist; vgl. Kapitel II. 2.

Auf Basis der so ermittelten Nachfrageerwartung müsste DB Netz den Jahresnetzfahrplan mittels der Systemtrasse vorkonstruieren (vgl. Abschnitt III. 1.). Der auf diese Weise kapazitätsoptimiert vorkonstruierte Jahresnetzfahrplan würde integriert geplante Takttrassen für das Personenverkehrsangebot im Nah- und Fernverkehr be-

24 Vgl. KCW GmbH, Railmap 2030 (o. Fn. 10), S. 46.

25 Vgl. KCW GmbH, Railmap 2030 (o. Fn. 10), S. 53.

26 Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>.

27 Vgl. SMA et al., Zielfahrplan Deutschland-Takt – Vorstellung des ersten Gutachterentwurfs im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene (für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), 2018, Folie 4.

28 BMVI, Referat G 12 Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik, Fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung im Bundesverkehrswegeplan 2030, 2016, Folie 5. Verfügbar unter [https://deutschland-takt.de/wp-content/uploads/2008/03/Zielfahrplan\\_BVWP2030.pdf](https://deutschland-takt.de/wp-content/uploads/2008/03/Zielfahrplan_BVWP2030.pdf).

29 Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>.

inhalten. Er würde ein bestimmtes Trassenkontingent für den SGV und den SPV ausweisen und eine bestimmte Anzahl von Ad-hoc-Trassen, insbesondere für den SGV aber auch für den SPV, reservieren.

- Die Anmeldungen zum Jahresnetzfahrplan dürften von den EiVU des Schienenpersonenverkehrs insoweit nur bestätigt werden, als die Vorkonstruktion das Optimum einer Trassenbelegung für den integral vertakteten SPV im bestehenden bundesweiten Netz darstellt. Im Jahresnetzfahrplan zu bewältigen sind daher nur nicht in den Deutschlandtakt integrierte Anmeldungen für Angebote im Personenverkehr.
- Die zum Jahresnetzfahrplan angemeldeten Verkehre des Schienengüterverkehrs und ggf. weitere Angebote für den SPV werden den für derartige Verkehre möglichen Trassen zugewiesen. Dabei dürfen die reservierten Ad-hoc-Trassen nicht genutzt werden. Im Rahmen der Koordination wird dafür gesorgt, dass im Abgleich der vorhandenen Anmeldungen und der verfügbaren Trassen ein Absatzoptimum erreicht wird. Dieses bedeutet, dass Nachfragen mit harmonisierten Geschwindigkeiten sich eher durchsetzen als besonders langsame oder schnelle Züge, soweit deren Zuweisung die praktisch nutzbare Kapazität der Strecke verringern würde.<sup>30</sup>
- Die Ad-hoc-Trassen werden unterjährig vergeben. Besonderheit der Systemtrasse ist, dass die Zahl der mindestens vorhandenen Ad-hoc-Trassen gesichert wird, da sie nicht mit dem Jahresnetzfahrplan vergeben werden. Dieses kommt insbesondere den Bedürfnissen im Güterverkehr entgegen.

Die Zugangsberechtigung bezieht sich nur auf die von DB Netz angebotenen Systemtrassen. Davon abweichende Fahrplananlagen können dann zugewiesen werden, wenn sie innerhalb eines „Trassenfensters“ möglich sind, also angrenzende Trassen nicht gefährden oder wenn die jeweilige Trasse davor oder danach bis zu einem bestimmten Stichtag nicht von einem anderen Zugangsberechtigten beansprucht wird. Die angemessene Bestimmung dieses Stichtags, ggf. differenziert nach Marktsegmenten, wird Aufgabe des Infrastrukturbetreibers sein. Im Übrigen erhöhen nicht genutzte Trassen das Potenzial für Ad-hoc-Verkehre auch über die reservierten Trassen hinaus.

Der Vorteil dieser Konfektionierung liegt auf der Hand: DB Netz kann ein Optimum an Trassenkapazität auf dem Markt anbieten. Die Komplexität des sukzessive sich entwickelnden bundesweiten integralen Taktfahrplans im SPV wird nicht durch konfligierende Trassenanmeldungen gefährdet. Für Ad-hoc-Verkehre werden Trassen im Jahresfahrplan reserviert und für nicht in den Taktverkehr eingebundene Angebote wird ein Kontingent im vorkonstruierten Jahresfahrplan abgebildet, dessen Koordination Aufgabe im Jahresfahrplan ist.

#### 4. Ökonomische Konsequenzen der Systemtrasse für die Wirtschaftlichkeit des Netzes

Neben dem Paradigmenwechsel hin zum fahrplanbasierten Infrastrukturausbau bedeuten Systemtrassen auch die Umkehr des bislang vorherrschenden Prinzips der Beantragung von individuell optimierten Wunschfahrplänen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dann unter möglichst weitgehender Auflösung von Trassierungskonflikten seitens des Infrastrukturbetreibers zu einem Gesamtfahrplan umgesetzt werden müssen. Diese traditionelle Vorgehensweise ist weder auf die bestmögliche Kapazitätsausschöpfung noch auf die bestmögliche Verknüpfung der Verkehre hin optimiert.<sup>31</sup>

Das Prinzip der Systemtrasse setzt allerdings zwei Aktivitäten voraus:

- Einerseits muss es der Infrastrukturausbauplanung des Bundes gelingen, dass die Bedürfnisse aller Marktsegmente in den zukünftigen Zielnetzplanungen berücksichtigt werden und dass der Ausbau der Infrastruktur zeitgerecht zu organisiert wird.
- Andererseits muss die DB Netz AG zusammen mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes auch mittelfristigen Fahrplanbedarf intensiv in den Blick nehmen. Für diesen Zeitraum zwischen zwei und zehn Jahren ist einerseits das Marktpotenzial möglichst genau zu fixieren. Dieses ist im Personenverkehr eine relativ leichte Aufgabe. Hingegen wird im Güterverkehr stärker angebotsorientiert geplant werden müssen, wenn sichergestellt werden soll, dass Güter auf die Schiene kommen. Zugleich müssen passfähige Trassenkapazitäten zur Ausschöpfung des festgestellten Potenzials entwickelt werden. Dieses kann durch kleinteilige Maßnahmen im Bereich der Hardware erfolgen (vgl. Kapitel III. 2) oder eben durch intelligent vorkonstruierte Jahresnetzfahrpläne (vgl. Kapitel III. 3).

Auf diese Weise müsste es auf Basis von Systemtrassen gelingen können, dass die Netzfahrplankonstruktion iterativ auf die wachsende Infrastruktur angepasst und jederzeit ein Optimum an verfügbaren Trassen angeboten wird.

- Erforderlich ist dazu allerdings ein Wechsel des Rollenverständnisses beim EIU. Dieses muss aus der bisher eher reaktiv definierten Rolle heraus ein neues Selbstverständnis als aktiver, aber neutraler Trassenvermarkter entwickeln. Die geforderten Aktivitäten betreffen die für das Marktsegment des Güterverkehrs zu reservierenden Ad-hoc-Trassen genauso, wie den antizipierenden Umgang mit sich anbahnenden Engpässen der Infrastruktur. Dabei sollte zukünftig deutlich stärker eine „Netzperspektive“ eingenommen werden, als dieses heute der Fall ist. Ziel sollte es sein, aus einem Flickenteppich von Einzelmaßnahmen eine

30 Zur Erläuterung der Systematik vgl. KCW GmbH, Railmap 2030 (o. Fn. 10), S. 48 f.

31 KCW GmbH, Railmap (o. Fn. 10), S. 46.

gesamthafte „Kapazitätsentwicklungs- und Trassenabsatzstrategie“ zu entwickeln und umzusetzen.

- Aufgabe der BNetzA wäre es abzusichern, dass die Rolle des aktiven Trassenvermarkters neutral wahrgenommen wird.
- Aufgabe des Bundes als Eigentümer wäre es, die Unternehmensziele seines EIU auf die maximale Bereitstellung von nachfragegerechter Trassenkapazität auszurichten. Das bedeutet auch, dass nicht gleichzeitig die Maximierung von Erlösen gefordert werden kann. Vielmehr sollten Absatzmodelle entwickelt werden, die vorhandene – aber nicht nachgefragte – Trassen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auch ohne Vollkostenaufschläge auf dem Markt anbietbar machen.<sup>32</sup>

Aufgrund des hohen Finanzierungsanteils der öffentlichen Hand an der Eisenbahninfrastruktur besteht ein hohes volkswirtschaftliches Interesse an ihrer maximal möglichen Ausnutzung. Hinzu kommt, dass die Marktanteile der Schiene im Personen- wie im Güterverkehr massiv wachsen sollen. Dieses kann nur gelingen, wenn die Schiene die erforderlichen Kapazitäten dazu schafft und die vorhandenen Kapazitäten maximal vermarktet. Dieses hat zur Folge:

- Die schon vorhandene und häufig mit Bundesmitteln geförderte Verkehrsinfrastruktur wird mit häufigerer Nutzung stärker in Wert gesetzt.
- Das Mobilitätsangebot für Endkunden wird erhöht/verbreitert, die Verkehrsmittelwahl im Güter- und/oder Personenverkehr wird zugunsten der Schiene beeinflusst.
- Mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene wird der nicht in den Benutzungskosten internalisierte Nutzen der Schiene mit Blick auf Gesundheit sowie Umwelt- und Klimaschutz für den Staat aktiviert.

## 5. Änderungen der Zuweisungsregelungen im ERegG

Eine unmittelbare Umsetzung der Systemtrasse in Form der Reservierung von Ad-hoc-Trassen könnte damit kollidieren, dass gem. § 44 II i. V. m § 52 I ERegG der Betreiber der Schienenwege allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben hat, soweit die Zugtrassen zur Verfügung stehen.

Allerdings hat der Betreiber der Schienenwege gem. § 56 III 1 ERegG zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertiggestellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge auf Ad-hoc-Trassen schnell reagieren zu können. In die Prüfung vorhersehbarer Anträge sind mindestens die Anträge einzubeziehen, die in den letzten zwei Netzfahrplanperioden außerhalb des Netzfahrplans gestellt worden sind; vgl. § 56 III 2 ERegG. Es spricht insoweit allerdings

auch nichts dagegen, das Marktpotenzial zukunftsorientiert zu erkunden. Nur reicht eine reine Potenzialannahme zur Vorhaltung von Kapazitätsreserven nicht aus. Die Potenzialanalyse müsste daher Erkenntnisse zu Nutzungsabsichten bringen, die einem „vorhersehbaren Antrag“ entsprechen. Dieses dürfte kaum zu erwarten sein.

Ohne Änderung des ERegG an dieser Stelle ist somit stets nur der Anteil an Ad-hoc-Verkehren über Kapazitätsreserven absicherungsfähig, den es in der Vergangenheit schon einmal gegeben hat. Eine gezielte angebotsorientierte Entwicklung des Güterverkehrsmarktes lässt sich auf dieser Basis nicht vorantreiben. Auch die im Zielnetzfahrplan vorgesehenen Trassen für den Güterverkehr wären in der Praxis der späteren Trassenzuweisung nicht absicherungsfähig. Es empfiehlt sich daher eine Änderung des ERegG, um die für den Zielnetzfahrplan angewendeten Systemtrassen auch für die optimierte Trassenzuweisung nutzbar zu machen. Die Voronstruktion des Netzfahrplans sollte dabei nicht nur zulässig sein, sondern verpflichtend vorgegeben werden.

---

## Trinkwasserwerbung – Die HCVO und ihre wettbewerbsrechtlichen Folgen für Wasserversorgungsunternehmen

*Rechtsanwälte Stefan Wollschläger/Torben Eickmann, Hamburg\**

*Bereits seit fast 13 Jahren ist die Verordnung (EG) Nr. 1924/2006 über nährwert- und gesundheitsbezogene Angaben (HCVO) in Kraft. In jüngerer Zeit gewinnen diese Vorgaben auch für Wasserversorger derart an Bedeutung, dass Mineralwasserhersteller gegenüber Wasserversorgern die Einhaltung der HCVO Vorgaben in wettbewerbsrechtlichen Verfahren aufgreifen. Kern der Beanstandung sind oftmals der Verweis auf die „gesunde“ Eigenschaft des Trinkwassers oder die Werbung mit einer Mineralisierung. Der folgende Beitrag untersucht die Anwendbarkeit der HCVO und die sich hieraus ergebenden wettbewerbsrechtlichen Implikationen.*

### I. Rechtsrahmen der HCVO

Die Zulässigkeit von Werbung für Lebensmittel so auch für Trinkwasser als Lebensmittel unterliegt grundsätzlich den Vorschriften des Lauterkeitsrechts, welches insbesondere im UWG geregelt ist. Sie wird aber darüber hinaus auch, wie im Lebensmittelrecht gemeinhin üblich, durch eine Reihe von Sondervorschriften, wie der der HCVO, geregelt. Die HCVO hat Vorrang vor nationalem Recht und gilt in jedem Mitgliedstaat unmittelbar, ohne dass es einer Umsetzung bedarf. Mit ihrem Inkrafttreten kommt es zu Überschneidungen mit anderen unionsrechtlichen und nationalen Vorschriften. Dabei regelt die HCVO das Verhältnis zu diesen Vorschriften nur teilweise.<sup>1</sup> Die Rechtskonformität von Trinkwasserwerbung richtet sich konkret sowohl nach dem Maßstab des UWG als auch nach dem Maßstab der HCVO.

---

<sup>32</sup> Vgl. dazu KCW GmbH, Railmap 2030 (o. Fn. 10), S. 70 ff.