

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)479-F

Stellungnahme zur 107. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 14.04.2021



**Allianz
pro Schiene**

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
am 14. April 2021

Kontakt
**Dr. Andreas
Geißler**

Referent Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@
allianz-pro-schiene.de

Die Allianz pro Schiene dankt dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts (Drucksache 19/27656) Stellung zu nehmen.

Schwerpunkt der Allianz pro Schiene-Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll das deutsche Eisenbahnregulierungsrecht an Veränderungen des EU-Rechtes und an die europäische Rechtsprechung angepasst und bisherige Erfahrungen berücksichtigt werden. Zudem sollen erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglicht werden.

Die Allianz pro Schiene hält den Deutschlandtakt für ein wesentliches Instrument, um die Marktanteile des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene am Gesamtverkehr zu steigern. Zugleich erlaubt eine Orientierung am Deutschlandtakt wesentlich zielgerichtetere und effizientere Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Gegenstand der nachfolgenden Stellungnahme der Allianz pro Schiene sind die Aspekte des Gesetzentwurfes, die das Thema Deutschlandtakt betreffen.

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 0
F 030. 246 25 99 - 29
E info@allianz-pro-schiene.de
T [@Schieneallianz](https://twitter.com/Schieneallianz)

Allianz pro Schiene-Stellungnahme im Einzelnen

Zu Artikel 1, Nr. 3:
Begriffsbestimmungen

Zu Artikel 1, Nr. 33:
Neuer § 52a „Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplannerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung“

Die Allianz pro Schiene unterstützt das Ziel der Politik, einen Deutschlandtakt zu realisieren. Die Bundesregierung hat dieses Ziel im Masterplan Schienenverkehr, der im Juni 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, noch einmal bekräftigt. Der Deutschlandtakt basiert auf einem integralen Taktfahrplan für den Personenverkehr mit optimalen Anschlüssen für das gesamte Angebot vom Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zur Regionalbahn im längsten europäischen Schienennetz. Der dem Deutschlandtakt zugrundeliegende Zielfahrplan ist angebotsorientiert und schafft damit die Basis für die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen. Gleichzeitig berücksichtigt der Deutschlandtakt gleichberechtigt die für einen wachsenden Güterverkehr erforderlichen Streckenkapazitäten. Die etappenweise Umsetzung des Deutschlandtaktes wird in den kommenden Jahren ein wesentliches Thema für Politik und Bahnsektor sein.

Wir sind der Auffassung, dass die Absicherung eines künftigen integralen Taktfahrplans auch im Eisenbahnregulierungsrecht berücksichtigt werden muss. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass der nun vorliegende Entwurf die Aufnahme der Begriffe „Deutschlandtakt“ und „Integraler Taktfahrplan“ in die Begriffsbestimmungen des Gesetzes vorsieht (Artikel 1, Nr. 3). Wir begrüßen ebenfalls grundsätzlich die Absicht, die Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt im Rahmen von Pilotprojekten zu ermöglichen (Artikel 1, Nr. 33).

Wichtige Punkte der Ausgestaltung der künftigen Pilotprojekte bleiben allerdings im Gesetzentwurf offen. Hierzu zählen u.a. die Fragen, wie, welche und wie viele Strecken ausgewählt werden sollen, oder wie der gesellschaftliche Nutzen von Verkehrsdiensten zu bestimmen ist, wenn die Bedarfe die Kapazitäten übersteigen. Ebenfalls ist unklar, ob und inwieweit (im Gesetzentwurf bislang nicht genannte) Systemtrassen in die Erprobung einbezogen werden sollen. Systemtrassen sind für alle Verkehrsarten möglich (Schienepersonenfernverkehr, Schienepersonennahverkehr, Schienengüterverkehr) und könnten im Rahmen der Pilotprojekte in Konfliktfällen berücksichtigt werden, wenn die Bedarfe die Kapazitäten übersteigen.

Gleichzeitig fällt auf, dass im Text des Gesetzentwurfes nur von „Strecken“ die Rede ist, die in die Pilotprojekte einbezogen werden sollen. Relevant für die Umsetzung eines



künftigen integralen Taktfahrplans sind aber ebenso intensiv genutzte Knotenbahnhöfe, deren Einbeziehung nicht von vornherein ausgeklammert werden sollte.

Sehr eng gefasst ist auch die zeitliche Perspektive innerhalb der Pilotprojekte. Bislang sind nur die aufzustellenden Kapazitätsnutzungspläne erwähnt, die für die Dauer einer Netzfahrplanperiode gelten. Im Rahmen der Pilotprojekte dürfte aber eine Orientierung an künftigen Umsetzungsetappen des Deutschlandtaktes sinnvoll sein. Dazu müsste aber auch eine mittelfristige Perspektive für die ausgewählten Strecken einschließlich der relevanten Knoten aufgezeigt werden können. Dies könnte durch die ergänzende Einbeziehung von Kapazitätsnutzungskonzepten erreicht werden, die über eine Netzfahrplanperiode hinausgehen.

Angesichts der Bedeutung, die die angestrebten Pilotprojekte für die künftige Umsetzung des Deutschlandtaktes haben werden, plädieren wir dafür, den Erprobungsauftrag so zu fassen, dass auch die Einbeziehung von Knoten sowie die Einbeziehung der Mittelfristperspektive im Sinne eines Kapazitätsnutzungskonzeptes möglich wird, sowie dafür, den Sektor schon bei der Auswahl und auch bei der Durchführung der Pilotprojekte eng einzubinden,

Wir sind – gemeinsam mit weiteren Verbänden des Sektors – der Auffassung, dass die genannten Punkte (Möglichkeit, auch relevante Knoten einzubeziehen, Einbeziehung der Mittelfristperspektive im Sinne eines Kapazitätsnutzungskonzeptes, Beteiligung des Sektors einschließlich der Verbände) in den § 52a aufgenommen werden sollten.

Berlin, den 12. April 2021

Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Referent Verkehrspolitik

030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de

