

EVG begrüßt Erprobungsklausel für Deutschlandtakt

Der Bundesrat hat am Freitag die Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) beschlossen. Die EVG hatte dazu im April eine kritische Stellungnahme veröffentlicht und war auch in der Sachverständigenanhörung im Bundestagsverkehrsausschuss vertreten.



Grundsätzlich begrüßt die EVG, dass mit der Novelle neue Verfahren zur Trassenvergabe im Hinblick auf den Deutschlandtakt erprobt werden können. Auch begrüßen wir, dass die Bundestagsmehrheit Rahmenverträge für mehrjährige Trassenvergaben wieder erleichtern möchte. Im „4. Eisenbahnpaket“ setzten die EU-Institutionen ausschließlich auf die Vergabe von Einzeltrassen für jeweils ein Fahrplanjahr, haben aber einen gewissen Spielraum für sinnvollere nationale Regelungen gelassen.

Durch den Deutschlandtakt sollen bis zum Jahr 2030 die Züge zwischen den größten Städten im Halbstundentakt fahren. In den Knotenpunkten sollen die Anschlüsse von und in alle Richtungen systematisch sichergestellt werden. Das funktioniert aber nur, wenn die „Systemtrassen“ des Personen- und Güterverkehrs bei der Fahrplanaufstellung gesichert werden können. EVG-Vize Martin Burkert sagte: „Aufgrund der Zustimmung des Bundesrates ist das BMVI jetzt aufgefordert, den Zeit- und Finanzierungsplan einzuhalten. Insbesondere die Digitalisierung der Infrastruktur muss nun zügig finanziert und begonnen werden!“

Die EVG fordert in diesem Zusammenhang außerdem, dass der Fernverkehr im künftigen Deutschlandtakt durch die DB AG als Systemführer durchgeführt wird. Das muss der Bund verkehrspolitisch absichern. Ausschreibungsmodelle für den Fernverkehr lehnen wir ab, da negative Auswirkungen sowohl für die Beschäftigten als auch für die Reisenden zu erwarten sind.

Die EVG sieht das Eisenbahnregulierungsgesetz insgesamt sehr kritisch. Problematisch sind vor allem die Anreizregulierung, die die Kostendeckung bei den Infrastrukturbereichen gefährdet, und die umfangreichen Regulierungsvorschriften für „Serviceeinrichtungen“, die z. T. hohen Aufwand bedeuten und unnötige Schnittstellen schaffen.

Immerhin konnten während des Gesetzgebungsverfahrens ein paar Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf erreicht werden. Z. B. bleibt die Regelung bestehen, dass Instandhaltungswerkstätten für Fahrzeuge ihre Entgeltkalkulationen nicht offenlegen müssen. Vereinfachungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf gibt es auch für Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen mit wenig Verkehr sowie bei der Anreizregulierung.

[EVG-Stellungnahme zur Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes \(https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/evg-stellungnahme-zur-novellierung-des-eisenbahnregulierungsgesetzes-8701/\)](https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/evg-stellungnahme-zur-novellierung-des-eisenbahnregulierungsgesetzes-8701/)