

Eisenbahninfrastrukturbeirat bei der Bundesnetzagentur

Beschluss in der 7. Sitzung am 10.09.2007 zum Thema „Netzzustandsbericht“:

1. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat stellt fest, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit der sie nutzenden Eisenbahnen von zentraler Bedeutung ist. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hält es für erforderlich, dass die Bundesnetzagentur rechtssichere Kompetenzen und die Mittel erhält bei konkretem Anlass, unter Beachtung der Zuständigkeiten der entsprechenden Behörden selbstständig vor Ort zu ermitteln und die Beseitigung wettbewerbsrelevanter Infrastrukturmängel mit angemessener Frist anzuordnen.
2. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hält es für erforderlich, hierfür die in § 14c Abs. 3 AEG geregelten Befugnisse der Regulierungsbehörde zu konkretisieren.
Die Regulierungsbehörde sollte ermächtigt werden, Informationen und Daten auch zu Ausstattung und Zustand der Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie über den Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch außerhalb von konkreten Beschwerden in von ihr vorgegebenen Formen und Formaten fordern.

Begründung:

Die Aufgaben der Bundesnetzagentur im Rahmen der Diskriminierungskontrolle erfordern Kenntnisse über den tatsächlichen Zustand der im Einzelfall streitbefangenen Infrastruktur, meist des Schienennetzes, aber auch einer Serviceeinrichtung (z.B. einer Instandhaltungswerkstatt).

Für Entscheidungen im Rahmen der Diskriminierungskontrolle ist im Einzelfall eine Zustandskontrolle vor Ort durch die Bundesnetzagentur in vielen Fällen unumgänglich. Die schriftlichen Darlegungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber haben in der Vergangenheit Anlass zu Amtsermittlungen vor Ort gegeben. Dabei wurden regelmäßig Abweichungen zwischen der Darstellung und dem tatsächlichen Zustand offenkundig.

Bestimmte Aufgaben lassen sich für die Bundesnetzagentur nur dann sachgerecht durchführen, wenn kurzfristig und regelmäßig aktuelle Daten vorliegen. Bisher gibt es hier erhebliche Defizite, die auch auf Weigerungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Datenlieferung und -bereitstellung zurückzuführen sind.

In der Praxis wird es weder sinnvoll noch praktikabel sein, Daten für das gesamte deutsche regelspurige Schienennetz (von DB Netz AG und anderen Betreibern) zu erheben. Die Folge wären hohe Kosten und eine – auf Dauer unvermeidbare -

geringe Aktualität. Sinnvoll erscheint daher das einzelfallbezogene Erheben von Netzzustandsdaten, z.B. in Zusammenhang mit Konflikten oder mit Ausschreibungen von SPNV-Verkehren. Hier kann die Bundesnetzagentur durch örtlich begrenzte Maßnahmen einen Netzbetreiber daran hindern, im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine schlechte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Ein hierfür ausgerüstetes Messfahrzeug soll dazu die Basisdaten liefern können. Mit Herstellern wurde das Thema seitens der Bundesnetzagentur erörtert.

Durch eigenständige, behördliche Sachverhaltsermittlungen der Regulierungsbehörde bleiben die Zuständigkeiten anderer Behörden (z.B. die der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Aufsichts- und Genehmigungsbehörden) unangetastet.

Eine gesetzliche Klarstellung des Umfangs der Informationsrechte ist notwendig und hilft, Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden.