

Auftrag und Verantwortung der Bundesnetzagentur

Dr. Axel Müller

DMG-Seminar E2/2023 "Bahnsysteme in der Praxis"

Minden, 30. März 2023











Einführung

- Diskriminierungsfreier Zugang Aufgabe der Unternehmen
- Funktion der Bundesnetzagentur
- Wirkung der Regulierung auf den Eisenbahnmarkt

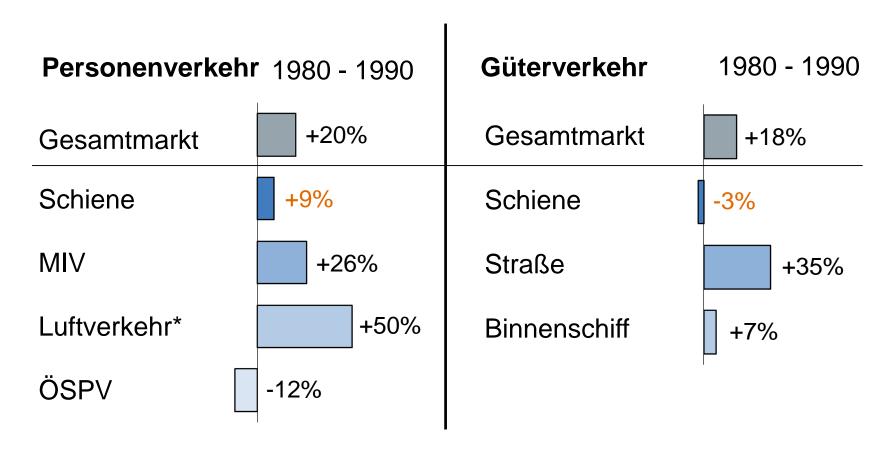








Eisenbahn verliert am Verkehrsmarkt



^{*} Nur Inlandsverkehr.

MIV – Motorisierter Individualverkehr / ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Struktur für Wettbewerb



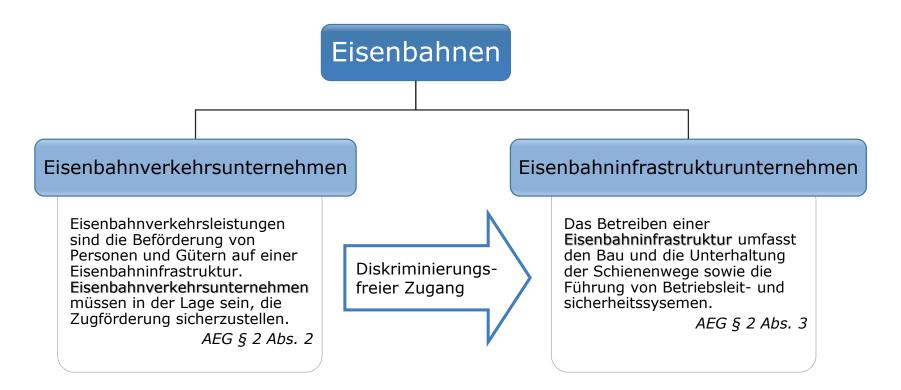






Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

AEG § 2 Abs 1





Bahnreform umfasst ganz Europa

- Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnen vom Staat
- Rechnerische Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen
- Zugang im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr
- Vorgabe fester Daten für die weitere Netzöffnung
- Finanzielle Sanierung
- Bahnreform in Deutschland 1994
- umfassende Netzöffnung in Deutschland für Personen- und Güterverkehr de jure bereits mit der Bahnreform



Basis für tatsächliche Entwicklung von Wettbewerb

- europaweite Netzöffnung im Schienengüterverkehr
- Regeln über die Zuweisung von Fahrwegkapazität
- Schienennetz-Nutzungsbedingungen
- Wegeentgelte: Maßstäbe und Grundsätze
- Einrichtung von Regulierungsstellen
- Umsetzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)
- ➤ Inkrafttreten Änderungen im AEG April 2005
- > Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ab Juni 2005
- Bundesnetzagentur zuständig für Eisenbahnregulierung ab 01.01.2006



Beseitigung von Wettbewerbshemmnissen

- Netzöffnung für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr
- Neue europäische Regeln für Serviceeinrichtungen
- Präzisierung von Entgeltvorgaben
- Stärkung der Befugnisse der Regulierungsbehörden
- Basis für unmittelbar geltende Durchführungsrechtakte
- Umsetzung im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
- Inkrafttreten September 2016
- > Entgeltgenehmigung für Betreiber von Schienenwegen
- Bundesnetzagentur entscheidet durch Beschlusskammern

Viertes Eisenbahnpaket (2017)



Wettbewerb europaweit auch im Personenverkehr

- Engere Vorgaben für Trennung von Netz und Betrieb
- Konzernstruktur wie bei DB AG aber weiterhin möglich
- Vollständige Netzöffnung für den Personenverkehr
- Verpflichtung zu wettbewerblichen Vergaben bei Einsatz öffentlicher Mittel (Schienenpersonennahverkehr)
- Lange Übergangsfristen bis Anfang der dreißiger Jahre
- Umsetzung ist im September 2019 erfolgt
- ➤ In Deutschland keine gravierenden Änderungen

Themenübersicht



- Einführung
- Diskriminierungsfreier Zugang Aufgabe der Unternehmen
- Funktion der Bundesnetzagentur
- Wirkung der Regulierung auf den Eisenbahnmarkt



Das Zugangsrecht ist sehr umfassend.

Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen ... zu <u>angemessenen</u>, <u>nichtdiskriminierenden</u> und <u>transparenten</u> Bedingungen.

Dieses Recht schließt auch den Zugang zu ... Serviceeinrichtungen ... zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

Ausnahme:

Werksbahnen für den eigenen Gütertransport können selbst entscheiden, ob sie Zugang gewähren.



Anzahl der Zugangsberechtigten ist erheblich

- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EU) im Güterverkehr
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EU) im Personenverkehr
- Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen
- Unternehmen mit Sitz im Inland, die Güter befördern lassen wollen
- Aufgabenträger

11



Rechtliche Zuordnung ist nicht immer einfach

Schienenwege



Serviceeinrichtungen

Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen Güterterminals einschl. Laderampen und Zugangswegen

Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen Abstellgleise Wartungseinrichtungen

Andere techn. Einrichtungen einschl. Reinigungsanlagen Hilfseinrichtungen einschl. Verladeeinrichtungen für Autozüge Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

Serviceeinrichtungen in See- und Binnenhäfen

 einschließlich der Betreiber, die zwar keine Gleise vorhalten, aber die für eine Serviceeinrichtung charakteristische Leistung erbringen. (Beispiel: Terminalbetreiber ohne eigene Gleise)

Zugangsdokumente







Schienennetz-Benutzungsbedingungen



Angaben über

- Art des Schienenweges
- o Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg
- Entgeltgrundsätze
- Einzelheiten der Entgeltregelung
- o leistungsabhängige Entgeltregelungen
- Vertragsstrafen bei Betriebsstörungen
- o Grundsätze und Kriterien für die Beantragung und Zuweisung von Kapazität
- o Angaben zu allgemeinen Kapazitätsmerkmalen
- Nutzungseinschränkungen wg. Instandhaltung

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen



Angaben über

- Art der Serviceeinrichtung
- Information zu den mit dem Zugang verbundenen Leistungen
- Einzelheiten der Entgeltregelung
- o leistungsabhängige Entgeltregelungen
- Vertragsstrafen bei Betriebsstörungen

Erstellen von Nutzungsbedingungen









Nicht alle Unternehmen kennen ihre Pflichten

Ohne NBS/SNB

Mit NBS/SNB (einschließlich EIU mit Befreiung von den Vorschriften der EIBV)

Anteil EIU (Schiene) mit SNB

Prozent der BdS

2018

2019

92 95 95 95 95

2020

SNB: Schienennetz-Benutzungsbedingungen; NBS: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

2022

BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen

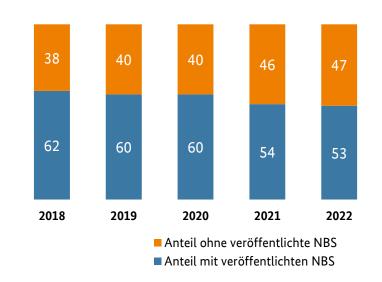
■ keine SNB / VzBS veröffentlicht

■ SNB / VzBS veröffentlicht

2021

Anteil EIU (Service) mit NBS

Prozent der BvSE



Dr. Axel Müller | Referatsleiter | © Bundesnetzagentur

Besondere Mitteilungspflichten der Unternehmen



Zugangsprobleme sollen im Vorfeld erkannt werden.

- Information der Bundesnetzagentur vor der endgültigen Entscheidung!
- Ablehnung von Anträgen auf Zugtrassen
- Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen
- Abschluss eines Rahmenvertrages
- Neufassung / Änderung von SNB oder NBS einschließlich der vorgesehenen Entgelte
- Festlegung von Zugtrassen auf Güterverkehrskorridoren
- Verteilung der noch vorhandenen Kapazität infolge von Baumaßnahmen auf die einzelnen Verkehrsdienste



Ein Betreiber der Schienenwege (BdS) muss rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein

- gilt für Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte
- Ausgliederung auf eine oder mehrere gesonderte Gesellschaften
- Verträge des BdS mit Dritten dürfen seine organisatorische Selbstständigkeit nicht beeinflussen
- Personen der BdS, die entscheiden, dürfen keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen ausüben
- Unternehmensinterne Regeln sind aufzustellen
- Dem Aufsichtsrat der BdS dürfen keine Mitglieder des Aufsichtsrates von integrierten Unternehmen angehören

Getrennte Rechnungslegung



Getrennte Buchführung schafft Transparenz, erzeugt aber auch Aufwand

- Gesonderte Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betrieb von Eisenbahnanlagen
- Getrennte Buchführung und Konten
- Zuordnung von Vermögensgegenständen, Schulden und Eigenkapital
- Ggf. Zuordnung durch nachvollziehbare Schlüsselung
- Keine Übertragung öffentlicher Gelder zwischen beiden Bereichen
- Keine Übertragung von Mitteln für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auf andere Verkehrsleistungen
- Die DB AG muss den Gewinn der DB Netz AG an den Bund abführen.

Themenübersicht



- Einführung
- Diskriminierungsfreier Zugang Aufgabe der Unternehmen
- Funktion der Bundesnetzagentur
- Wirkung der Regulierung auf den Eisenbahnmarkt

Funktion der Bundesnetzagentur



Die Bundesnetzagentur

- einheitliche Regulierungsbehörde, verantwortlich für die Märkte Telekommunikation, Post, Energie und Eisenbahnen
- Ressortbereich BMWi und BMVI
- Zentrale in Bonn,
 Büros in Mainz und Berlin rund 40 regionale Standorte
- rd. 3 200 Beschäftigte



Leitung der Bundesnetzagentur









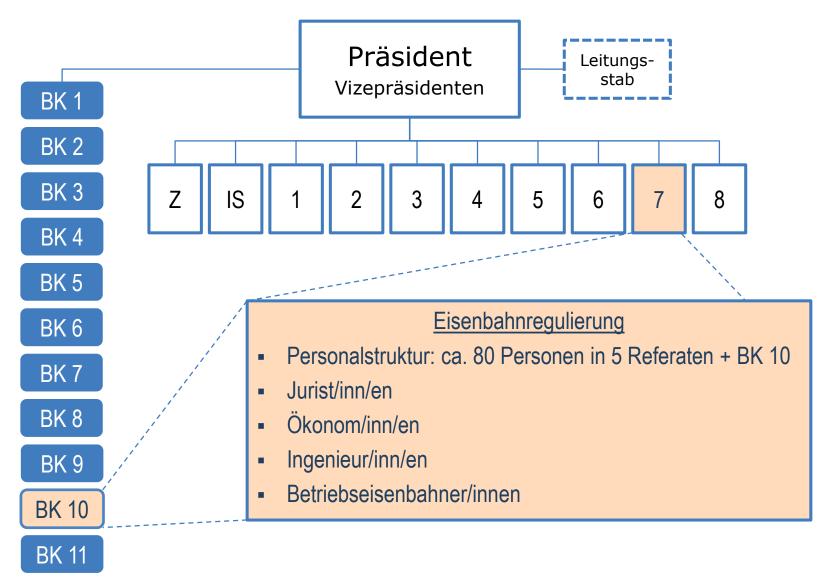


Klaus Müller Präsident der Bundesnetzagentur

- Die Bundesnetzagentur wird geleitet durch einen Präsidenten und zwei Vizepräsidenten
 - nominiert auf Vorschlag des Beirates der Bundesnetzagentur
 - ernannt vom Bundespräsidenten
- Beirat & Eisenbahninfrastrukturbeirat
 - gehören nicht zur Bundesnetzagentur selbst
 - Mitglieder aus Bundestag und Bundesrat
 - <u>beraten</u> die Bundesnetzagentur in verschiedenen Themen

Struktur der Bundesnetzagentur





Entscheidungen der Bundesnetzagentur



Beschlusskammern

- Die wichtigsten regulatorischen Entscheidungen werden durch Beschlusskammern getroffen
- Ein Vorsitzender und zwei Beisitzer (Beamte mit Universitätsabschluss) treffen die Entscheidungen
- Weitere Beschäftigte (Juristen, Ökonomen, Ingenieure/Techniker) gehören zur Beschlusskammer
- Klare Regeln für Beschlusskammerverfahren:
 - Anhörungen und mündliche Verfahren
 - Hinzuziehung zu Verfahren
 - Untersuchungsrechte
- Beschlusskammern treffen ihre Entscheidungen unabhängig

Überwachungsfunktion der Bundesnetzagentur



Kernauftrag der Bundesnetzagentur in der Eisenbahnregulierung

Der Regulierungsbehörde obliegt die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur <u>zu überwachen</u>.

Sie kann <u>Maßnahmen treffen</u> um festgestellte Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsgesetz und die Rechtsakte der EU zu beseitigen und zu verhüten.

Wer wird reguliert?

- Betreiber von Schienenwegen
- Betreiber von Serviceeinrichtungen

Struktur des Eisenbahnmarktes

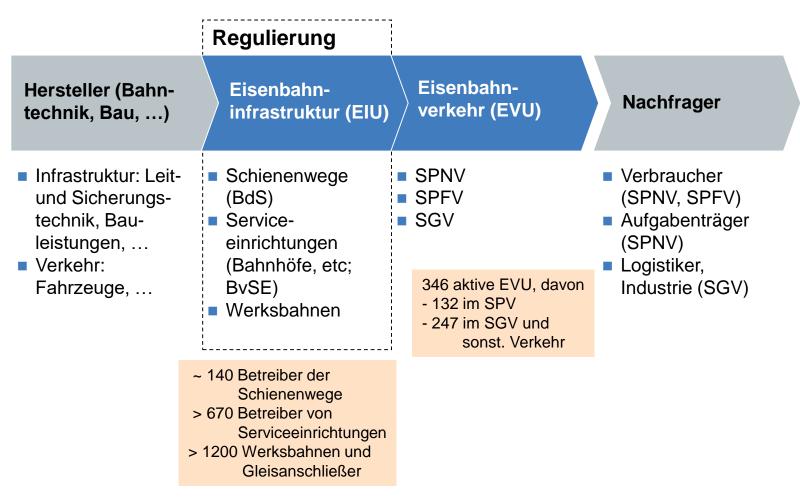








Regulierung konzentriert sich auf das Monopol der EIU



SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr



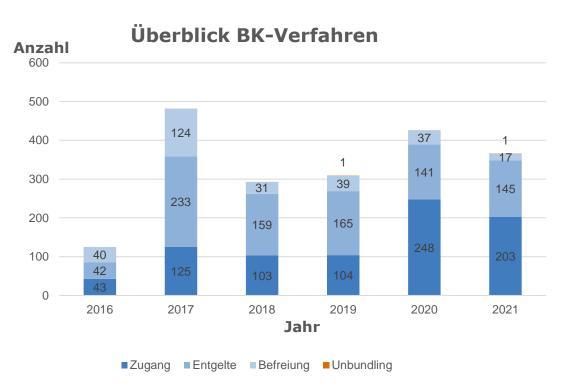
Unterschiedliche Vorgehensweisen möglich

- Zugangsregulierung / Entgeltregulierung / Unbundling
- Prüfungen vor einer Entscheidung (ex ante) / danach (ex post)
- Prüfungen auf Beschwerden / von Amts wegen
- Entgeltgenehmigung



Jährlich über 300 Verfahren

- Beschlusskammerverfahren
- Abteilung unterstützt BK-Verfahren
- Abteilung führt Vorermittlungsverfahren, Gebührenverfahren, IFG-Verfahren, Verfahren im Rahmen der Markterhebungen





Schwerpunkte bei Nutzungsbedingungen und Kontrolle der Kapazitätszuweisungen

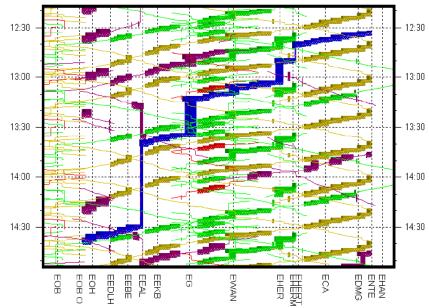
- Prüfung von Schienennetznutzungsbedingungen
- Kontrolle von Kapazitätszuweisungen (Trassenanmeldungen / Rahmenverträge)
- spezielle Regelungen: Baumaßnahmen, Überlastungen
- Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
- Kontrolle der Kapazitätszuweisung in Serviceeinrichtungen (Rangierbahnhöfe, Wartungseinrichtungen)

Trassenplanung im Jahresnetzfahrplan



Zahl der Anmeldungen steigt stetig

- Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen Zugtrassen beim Betreiber der Schienenwege.
 Dieser prüft und bearbeitet die Anträge.
- Bei der Trassenkonstruktion werden die Konflikte gelöst. Dabei werden die in den Schienennetznutzungsbedingungen angegeben Konstruktionsspielräume genutzt. Reichen diese nicht aus, werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen einbezogen.



- Nach der Koordinierung erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Angebot oder eine Ablehnung. Sie können das Angebot annehmen oder ablehnen.
 (z.B. 2020 DB Netz: rd. 90 000 Netzfahrplantrassenangebote; 90 Ablehnungen)
- Prioritätsregel: 1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
 - 2. grenzüberschreitende Zugtrassen
 - 3. Zugtrassen für den Güterverkehr
 - 4. Regelentgelt
 - 5. Höchstgebote (Versteigerung)
- Die Bundesnetzagentur überprüft die beabsichtigten Ablehnungen von Zugtrassen und kann diesen widersprechen.

Zugang - Winterdienst



Alle reden vom Wetter – die Bahn leider auch

- Anlass: Störungen im Februar 2021, teilweise tagelange Unterbrechungen
- In den NBN der DB Netz fehlen Regelungen, binnen welcher Frist eine Befahrbarkeit wieder hergestellt wird.
 - -> Verstoß gegen das Zugangsrecht gemäß §§10 und 11 in Verbindung mit §62 ERegG



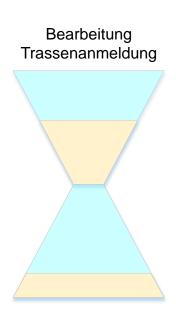
- Verweis auf wirtschaftliche Abwägungen.
- Verpflichtung zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit witterungsbedingt gesperrter Strecken:
 - Unverzügliche Entstörung, maximal 24 h nach Sperrung
 - -> Ausnahme, wenn es objektiv nicht möglich ist. (6 Fälle definiert)
 - zum Vergleich: für Bundesstraßen ist 3 h Räumfrist vorgesehen.
- DB hat vor dem VG Köln Klage eingereicht, der stattgegeben wurde.
 Entscheidung des BVerwG über Nichtzulassungsbeschwerde steht noch aus.

Zugang: Anmeldung Gelegenheitsverkehr



Bearbeitung einer Anmeldung dauert oft zu lange

- Beschwerde eines Zugangsberechtigten
- Verpflichtung zur Aufhebung der längeren Bearbeitungsfristen (2-4 Wochen) für besonders aufwändige Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr mit Beschluss vom 22.10.2021 (BK10-21-0046_Z); jetzt unverzüglich bzw. max. 5 Tage. (entsprechend Art. 48 Abs.1 RL 2012/34/EU)
- Betroffen waren u.a. grenzüberschreitende Fahrten, außergewöhnliche Transporte, Änderungsbestellungen zum Netzfahrplan und weitere Sonderfälle.
- Kein Erfordernis für längere Bearbeitungsfristen erkennbar außer bei längeren Fristen bei ausländischen EIU.
- DB hat vor dem VG Köln Eilrechtsschutz ersucht und Klage eingereicht. Diese wurde Ende 2022 zurückgenommen.



Zugang: Mangelnde Dienstleistungsqualität



Personalengpässe bei den EIU als Grund von Beschwerden

- Bearbeitungsfristen bei Trassenanträgen werden nicht eingehalten.
- Winterdienst
- Stellwerksbesetzung
- Vegetationsrückschnitt
- Präventive Instandhaltung
- Streckenöffnungszeiten
- Erreichbarkeit von Betriebszentralen
- Mangelnde Disposition auf Nebenstrecken

. . .

Aber auch bei den EVU

- Fehlende Lokführer
- Gestörte Fahrzeuge

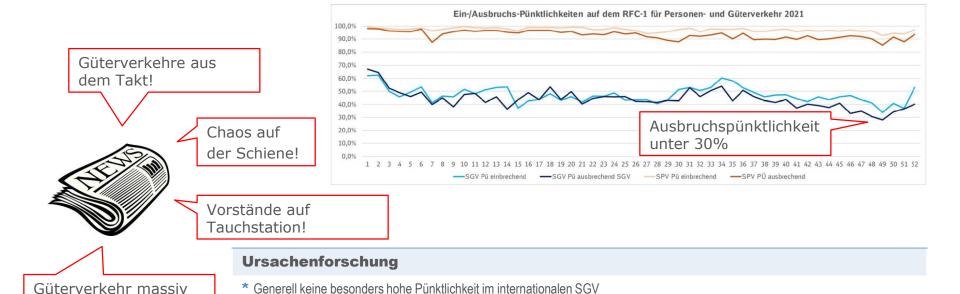
. . .

-> Wie gelingt mehr Resilienz im Eisenbahnsektor?

Zugang: Betriebsqualität



Beschwerden über Störungen nehmen zu



Prozess für Umleitungen

* Auskünfte von DB Netz bislang wenig ergiebig

- * Der Prozess für die Erstellung von Umleitungsfährplänen scheint sich als Flaschenhals darzustellen
- * Probleme bereiten sowohl unterschiedliche Zuständigkeiten (Fahrplan / Betrieb / Regionen) und veraltete IT-Tools

* Verschiedene Ursachen kamen zusammen: Baumaßnahmen, Störungen der Infrastruktur, Störungen im maritimen Verkehr

* Problematisch ist offenbar auch die personelle Situation bei DB Netz

Kommunikation

- * Eisenbahnverkehrsunternehmen beklagen mangelnde Erreichbarkeit der DB Netz AG
- * Wenig hilfreich erscheint der Ansatz der DB Netz AG eine Bandansage zu schalten, dass man später noch einmal anrufen soll...

gestört!

Kernaufgaben der Entgeltregulierung









Mehrere Zielrichtungen der Entgeltkontrolle

- Prüfung auf Transparenz
- Prüfung aufDiskriminierungsfreiheit
- Preishöhenkontrolle
 - Ausgleich der entstehenden Kosten zuzüglich Rendite
 - Anreizsetzung
- Entgeltgenehmigung von Trassen- und Stationsentgelten



Entgelte: DB Netz unterliegt der Anreizsetzung

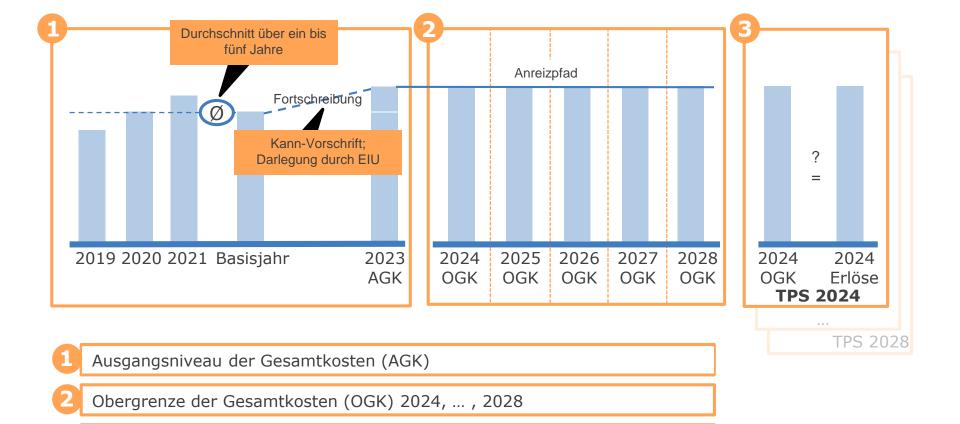








Anreizsetzung erfolgt in drei Schritten



Entgeltgenehmigung Trassenpreissystem (TPS) 2024, ..., 2028

34

Entgelte: DB Netz



Zweite Regulierungsperiode beginnt 2024

- Ermittlung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK)
- AGK ist Kostenreferenzpunkt und "Absprungpunkt" für den Anreizpfad.
 AGK/OGK begrenzen die Trassenpreise für die Jahre 2024 bis 2028
- AGK/OGK der DB Netz AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wurde in Höhe von insgesamt rund 6,4 Mrd. EUR festgelegt.
- Anpassungen durch BNetzA vor allem bei Fortschreibung und Kapitalkosten.

Trassenpreissystem TPS 2024

- Preissteigerungen ggü. TPS 2023 im Schnitt bei +3,0 %, davon SPNV +3,0 % (gemäß § 37 ERegG), SPFV +3,4 %, SGV +2,2 %; Erneute Anpassung des RegG jedoch vorgesehen.
- Anpassungen der Marktsegmente: Entfall Segment Gefahrgutgüternahverkehr, großzügigere Definition im Segment Nachtverkehr.
- Regelungen zu Stornierungsentgelte grundlegend überarbeitet
 - Mehr als 30 Tage vor Abfahrt: Stornierungen i.d.R. teurer, falls über Schwellwert → Ziel: Vermeidung von Bestellung auf "Vorrat"
 - Nach geplanter Abfahrt: Freigabe noch am Abfahrtstag günstiger (bisher: Trassenentgelt), danach "No-cancel-fee" (höher als Trassenentgelt)
 → Ziel: Disposition verbessern; "Geistertrassen" verhindern



Darstellung der gesetzlichen Preisbildung - Schienenwege

Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (Grenzkosten)

+ Vollkostenaufschlag

- Enthält eine kapitalmarktübliche Verzinsung
- Mindestens unterschieden nach SPNV, SPFV, SGV
- Gewichtung des Aufschlags nach Wettbewerbsfähigkeit
- Anteil des SPNV gesetzlich geregelt

+/- Sonstige Entgeltkomponenten

- SGV → Berücksichtigung der Lärmwirkung
- Alle → Berücksichtigung eines Anreizsystems
- Alle → kann berücksichtigt werden
 - Umweltkomponente
 - Knappheitszuschlag
 - Investitionskostenaufschlag

= Trassenpreis

Entgeltgenehmigung für das TPS 2021









Anpassungen von der Bundesnetzagentur im Genehmigungsverfahren

	SPFV			SGV	
	DB	BNetzA		DB	BNetzA
Metro < 100 km/h	5,48	5,49	sehr schwerer Zug	4,30	4,30
Metro > 160 km/h	12,43	2 12,44	Gefahrgutzug	3,71	3,71
Basic	4,88	4,88	Gefahrgutnahverkehrszug	2,04	2,04
Nacht	2,68	2,68	Güternahverkehrszug	1,82	1,82
Charter	2,71	2,71	Standardzug	3,05	3,05
Punkt zu Punkt	4,38	3,37	Lokfahrt ¹	1,82	1,82
Leer/Lokfahrt ¹	2,68	2,68	Dargestellt ist der Gesamtpreis (uKZ zzgl. Aufschläge) je Marktsegment; alle Angaben sind in EUR / Trkm; die Darstellung erfolgt ohne Segmente, die auf planerischen oder betrieblichen		

^{1:} Abgeleiteter Wert des günstigsten Segmentes

Charakteristika beruhen.

Themenübersicht



- Einführung
- Diskriminierungsfreier Zugang Aufgabe der Unternehmen
- Funktion der Bundesnetzagentur
- Wirkung der Regulierung auf den Eisenbahnmarkt

Entwicklung der Verkehrsleistungen in Prozent

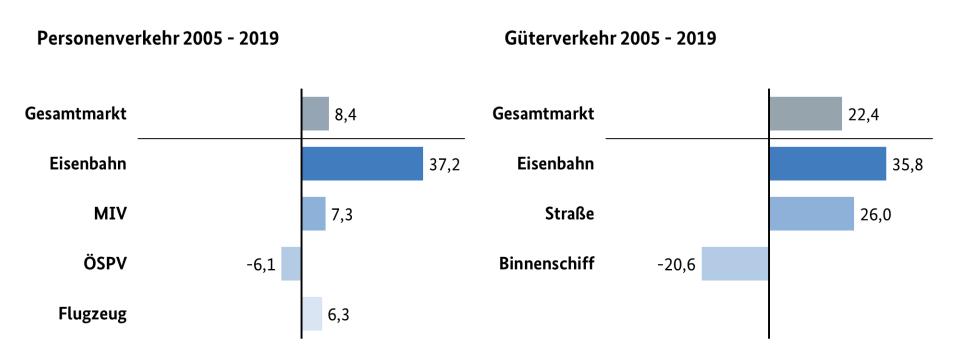








Eisenbahn gewinnt am Verkehrsmarkt



Flugzeug: Nur Inlandsverkehr.

MIV – Motorisierter Individualverkehr / ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Tonnenkilometer in Frankreich und Deutschland



Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Jahren nach der Marktöffnung in Deutschland sehr unterschiedlich







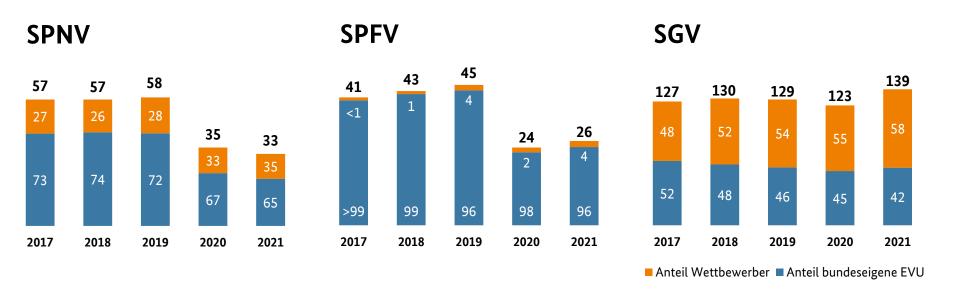




Wettbewerb wächst selbst während der Corona-Pandemie

Entwicklung des Wettbewerbs

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm; Anteile in Prozent

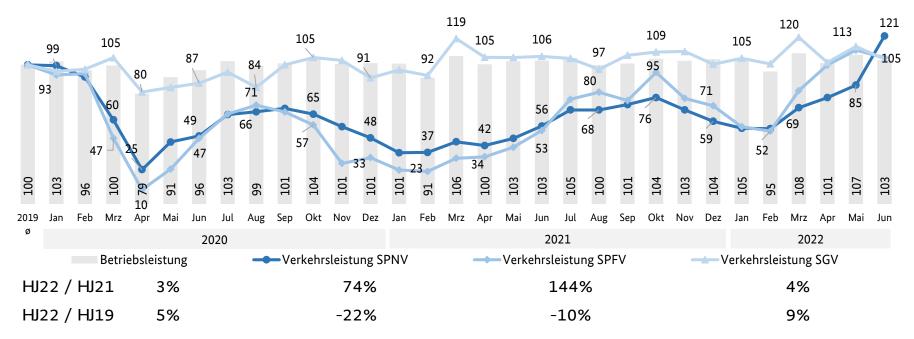


Markteinbruch 2020/2021



EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung

Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

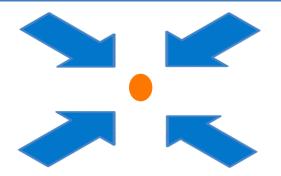


Unterstützung des Marktes durch die Bundesnetzagentur

- Zustimmung Aussetzung des Anreizsystems
- Flexibilisierung von Öffnungszeiten bei Serviceeinrichtungen
- Zeitlich befristeter Verzicht auf Unterrichtungsmitteilungen
- Verlängerung von Fristen bei Verfahren
- Online-Konsultationen statt Vor-Ort-Verhandlungen
- Kompromissfindung bei Erlass von Stornierungsentgelten

Zugang – Deutschland-Takt





Der "Deutschland-Takt" als Zukunftsprojekt für die Schiene

- Er beinhaltet die Umsetzung bundesweit aufeinander abgestimmter "integraler Taktfahrpläne".
- Die Fahrgäste sollen insbesondere von Taktfahrplänen mit gesicherten Umsteigemöglichkeiten profitieren.
- Gleichzeitig sollen für den
 Güterverkehr ausreichende
 Kapazitäten gesichert werden.
- Ausgehend von einem "Zielfahrplan" werden die für ihn notwendigen Infrastrukturprojekte festgelegt.

- Sicherung der Trassen eines Deutschlandtaktes
- Abstimmung der Kapazitätsvergabe zwischen Schienenwegen und Serviceeinrichtungen
- Berücksichtigung der langfristigen
 Planungsanforderungen des
 Personenverkehrs vs. der kurzfristigen
 des Güterverkehrs
- Stimulation des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr

Zugang – Deutschland-Takt



Bundesnetzagentur unterstützt bei der Einführung.

- Erarbeitung Stellungnahme zum Abschlussbericht zum Zielfahrplan.
- Wichtig: Dauerhafte Sicherung des Wettbewerbs und Gestaltung unter Mitwirkung des Gesamtmarkts.
- Unterstützung der Kritik des SGV an Halbstundentakt auf Fernverkehrsstrecken (2026 - 2030), da SGV damit auf Stand 2019 eingefroren werden könnte.
- Unterstützung der institutionellen Umsetzung im Rahmen der Arbeitsgruppen des BMDV.
- Bewertung der Erprobung von regulatorischen Regeln (ggf. auf Pilotstrecken).
- Sicherstellung der Kompatibilität europäischer Regeln (TTR) mit dem Deutschland-Takt.

