



Bundesnetzagentur

Auftrag und Verantwortung der Bundesnetzagentur

Dr. Axel Müller

DMG-Seminar E2/2024 "Bahnsysteme in der Praxis"

Hamburg, 19. März 2024



www.bundesnetzagentur.de

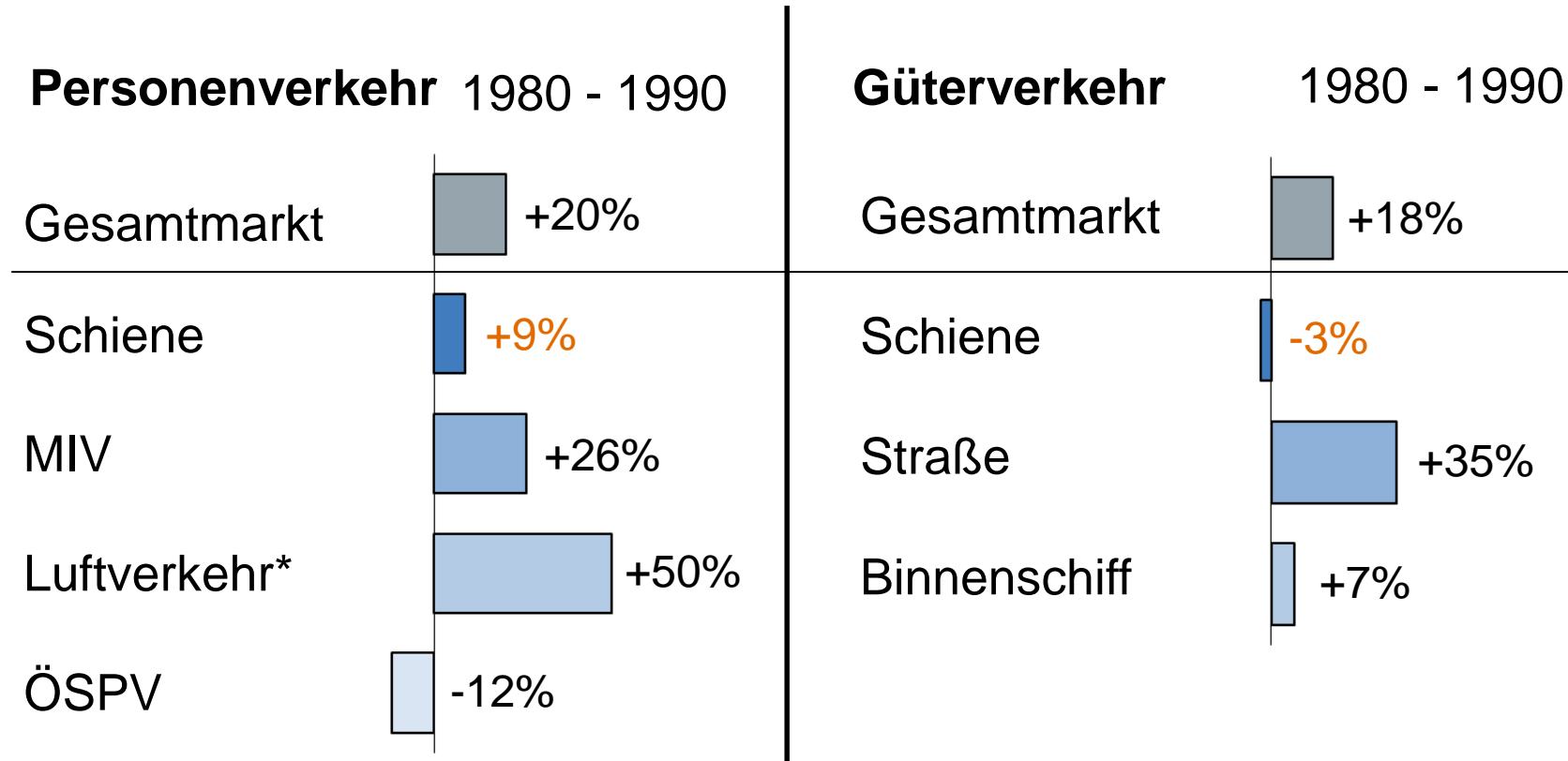


■ **Einführung**

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



Eisenbahn verliert am Verkehrsmarkt

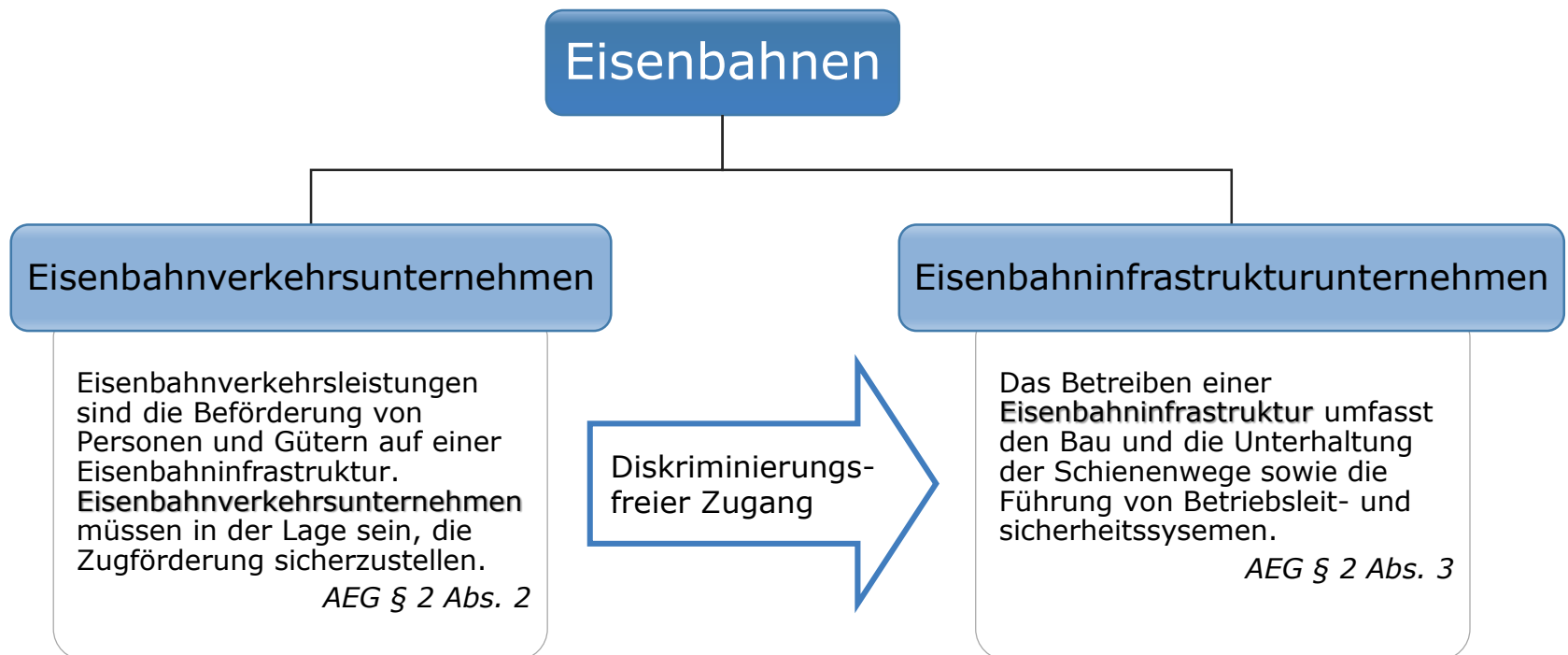


* Nur Inlandsverkehr.

MIV – Motorisierter Individualverkehr / ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

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



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



- 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 angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten 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

Rechtliche Zuordnung ist nicht immer einfach

■ Schienenwege



■ Serviceeinrichtungen

Personen-
bahnhöfe,
deren
Gebäude und
sonstige
Einrichtungen

Güter-
terminals
einschl.
Laderampen
und Zugangs-
wegen

Rangier-
bahnhöfe
und Zug-
bildungs-
einrich-
tungen

Abstell-
gleise

Wartungs-
einrich-
tungen

Andere techn.
Einrichtungen
einschl. Reini-
gungsanlagen

Hilfseinrich-
tungen einschl.
Verlade-
einrichtungen
für Autozüge

Einrich-
tungen für
die
Brennstoff-
aufnahme

Service-
einrich-
tungen in
See- und
Binnen-
häfen

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

Schienennetz- Benutzungsbedingungen



Angaben über

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

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen



Angaben über

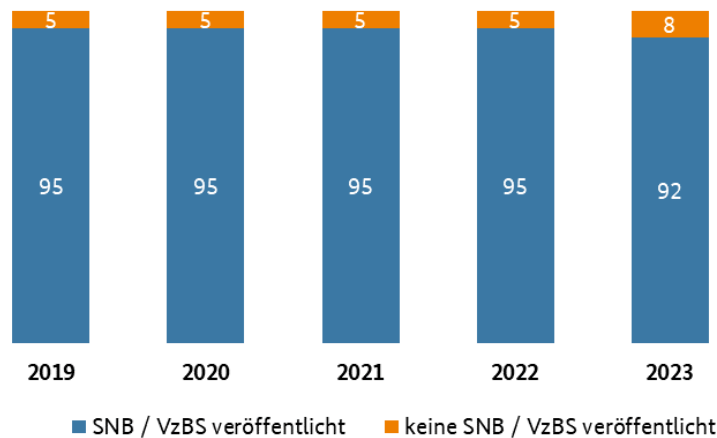
- Art der Serviceeinrichtung
- Information zu den mit dem Zugang verbundenen Leistungen
- Einzelheiten der Entgeltregelung
- leistungsabhängige Entgeltregelungen
- Vertragsstrafen bei Betriebsstörungen



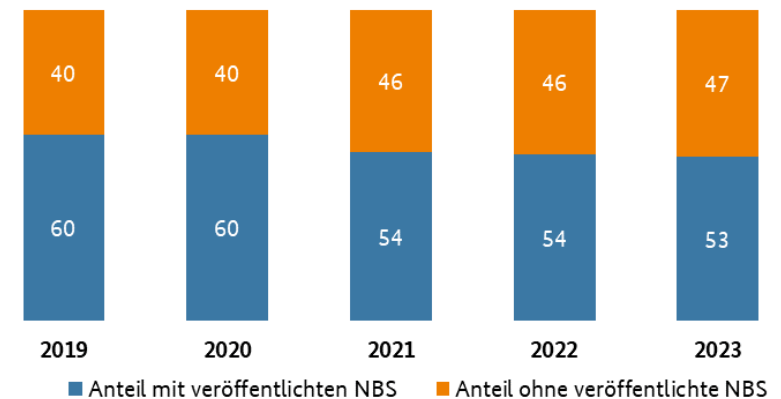
Nicht alle Unternehmen kennen ihre Pflichten

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

Anteil EIU (Schiene) mit SNB Prozent der BdS



Anteil EIU (Service) mit NBS Prozent der BvSE



SNB: Schienennetz-Benutzungsbedingungen; VzBS: Vereinbarungen zur Betriebssicherheit; NBS: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen



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 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.



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

Die Bundesnetzagentur

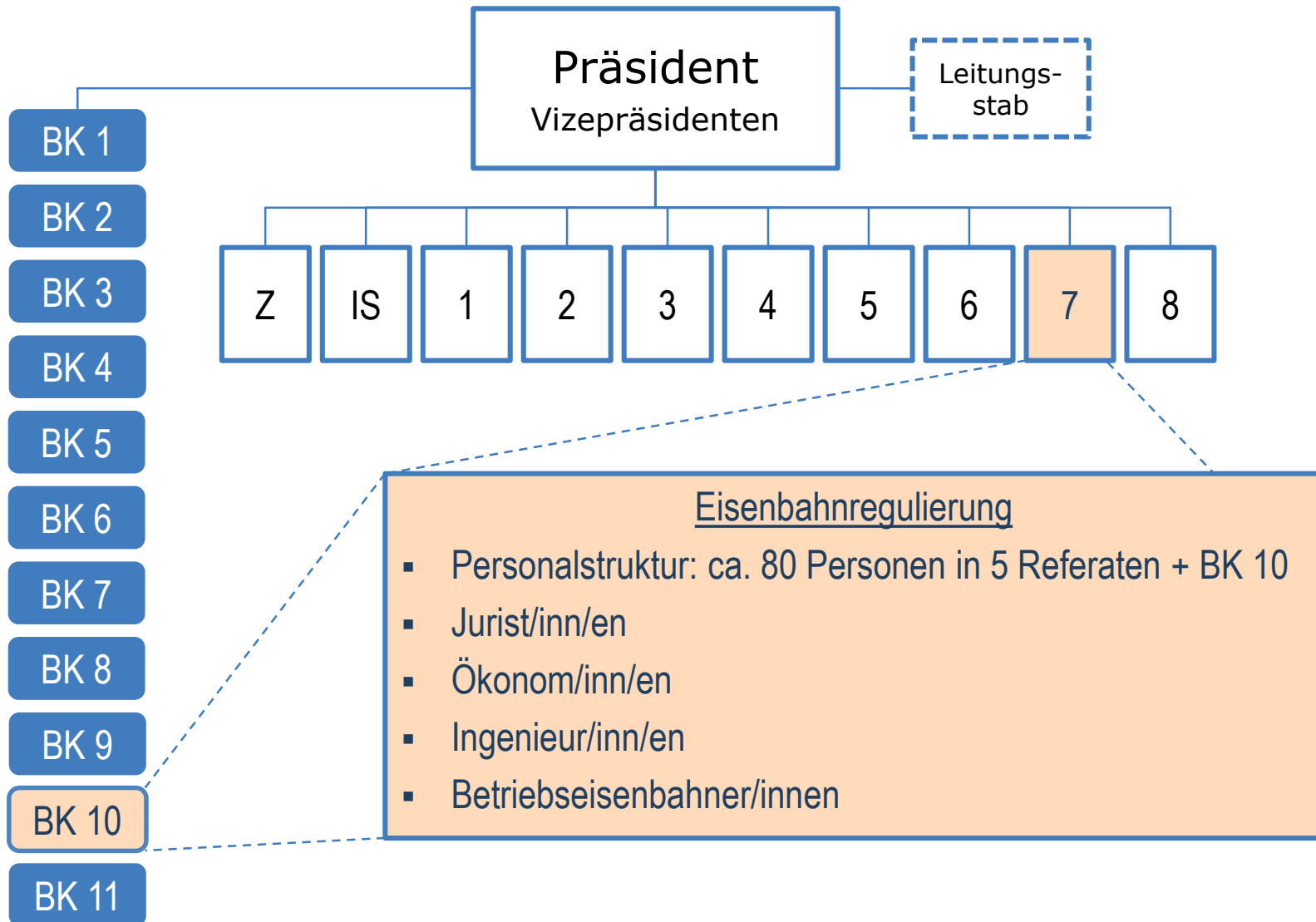
- einheitliche Regulierungsbehörde, verantwortlich für die Märkte Telekommunikation, Post, Energie und Eisenbahnen
- Ressortbereich BMWi und BMVI
- Zentrale in Bonn, Büros in Mainz und Berlin rund 40 regionale Standorte
- rd. 3 200 Beschäftigte





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
 - beraten die Bundesnetzagentur in verschiedenen Themen





■ **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



Kernauftrag der Bundesnetzagentur in der Eisenbahnregulierung

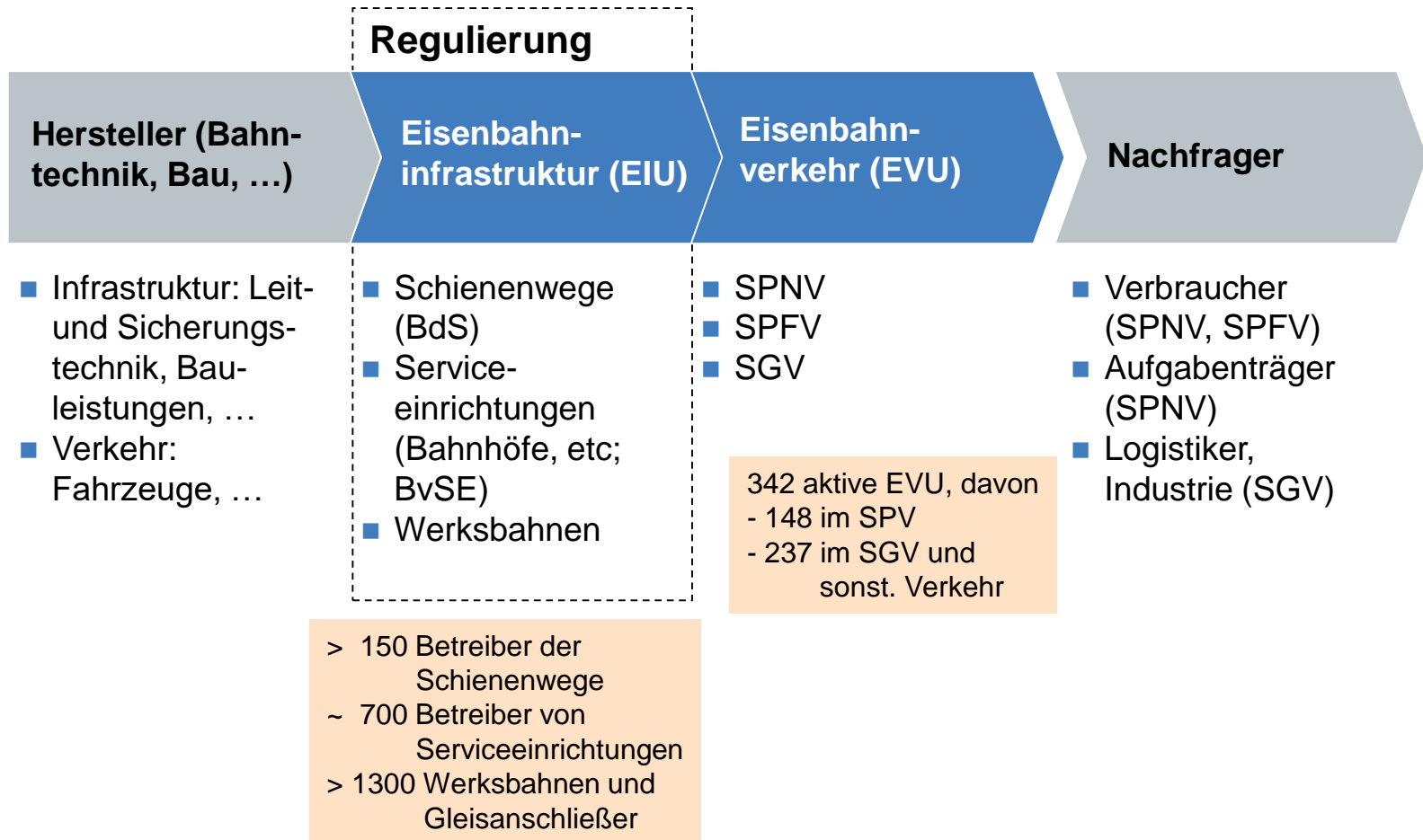
Der Regulierungsbehörde obliegt die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen.

Sie kann Maßnahmen treffen 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

Regulierung konzentriert sich auf das Monopol der EIU



SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr



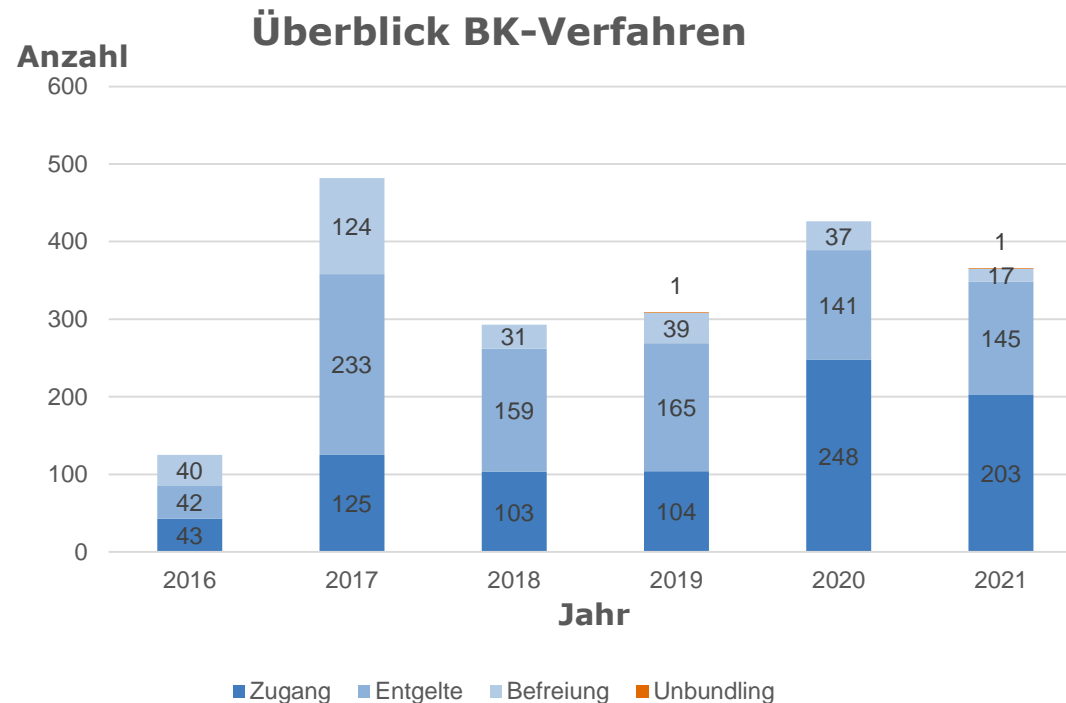
Unterschiedliche Vorgehensweisen möglich

- 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

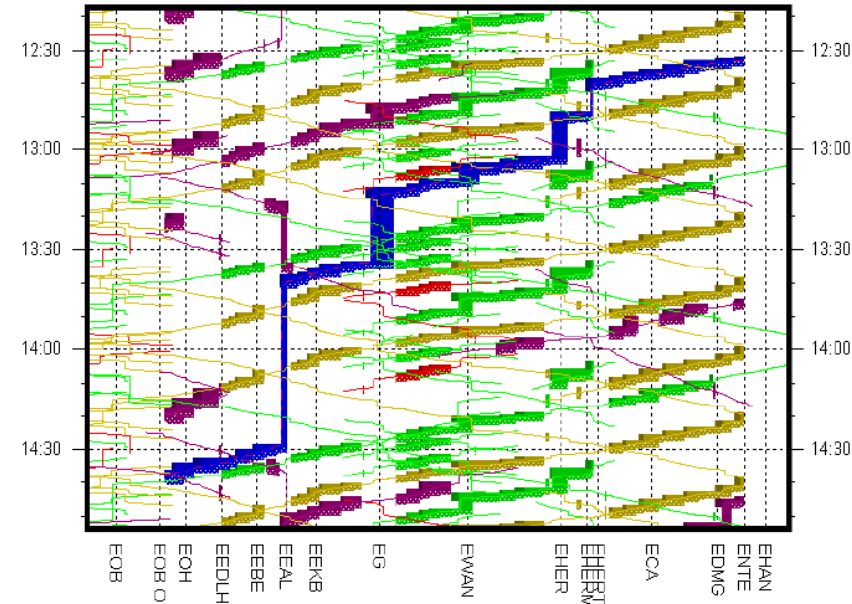
- Prüfung von Schienennetznutzungsbedingungen
- Kontrolle von Kapazitätszuweisungen
(Trassenanmeldungen / Rahmenverträge)
- spezielle Regelungen: Baumaßnahmen, Überlastungen

- Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
- Kontrolle der Kapazitätszuweisung in Serviceeinrichtungen
(Rangierbahnhöfe, Wartungseinrichtungen)



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 angegebenen 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.



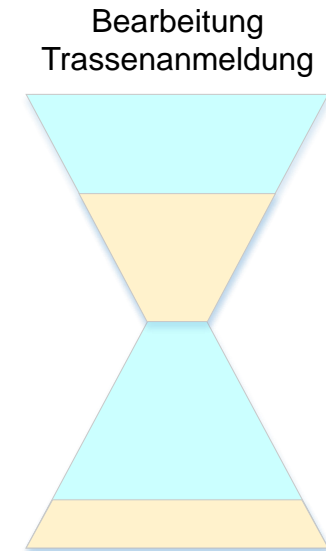
Alle reden vom Wetter – die Bahn leider auch

- 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:
Unverzögliche 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.



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.





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 ?**

Beschwerden über Störungen nehmen zu

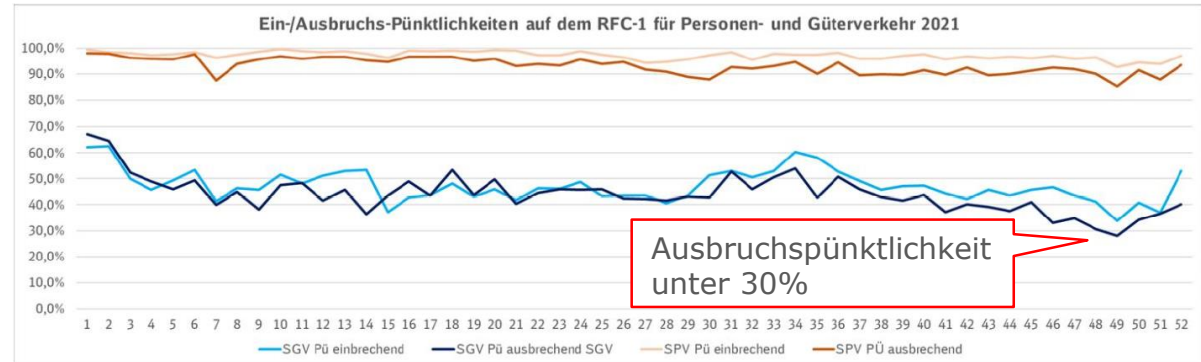
Güterverkehre aus dem Takt!



Chaos auf der Schiene!

Vorstände auf Tauchstation!

Güterverkehr massiv gestört!



Ausbruchspünktlichkeit unter 30%

Ursachenforschung

- * Generell keine besonders hohe Pünktlichkeit im internationalen SGV
- * Verschiedene Ursachen kamen zusammen: Baumaßnahmen, Störungen der Infrastruktur, Störungen im maritimen Verkehr
- * Auskünfte von DB Netz bislang wenig ergiebig

Prozess für Umleitungen

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

Netzzugang bei Baumaßnahmen ist dauerhaftes Thema

- *Probleme: Beschwerden über unverhältnismäßige Behinderungen der EVU und weite Umleitungen, u.a. mit Blick auf Wettbewerber, die kürzere Umleitungstrecken erhalten.*
- Überarbeitung der Richtlinie „Fahren und Bauen“ bei der DB AG
- Einarbeitung von größeren Baumaßnahmen in den Jahresnetzfahrplan
- Frühzeitigere Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Gesetzliche Regel:
Besonderes Zuweisungsverfahren bei Baumaßnahmen



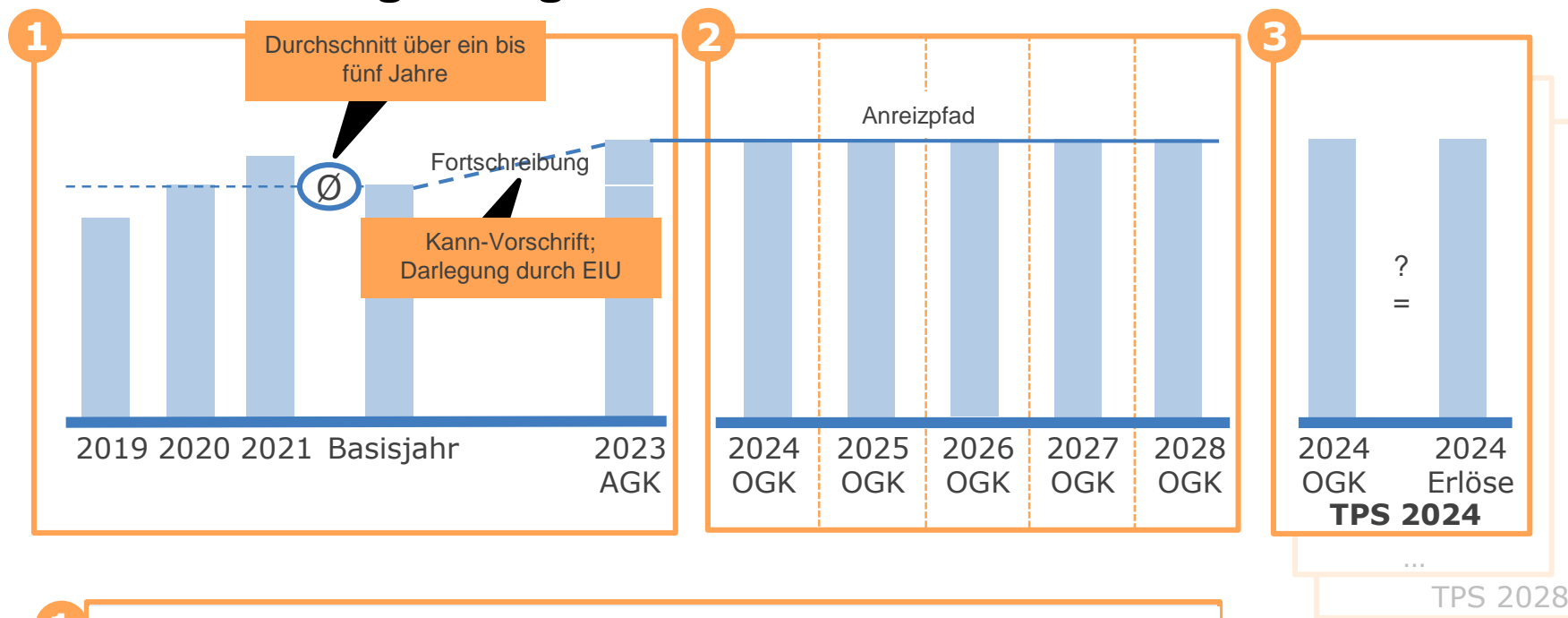
Mehrere Zielrichtungen der Entgeltkontrolle

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





Anreizsetzung erfolgt in drei Schritten



- 1 Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)
- 2 Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2024, ... , 2028
- 3 Entgeltgenehmigung Trassenpreissystem (TPS) 2024, ... , 2028

+ Inflation
- Produktivitätsfaktor

- Zweite Regulierungsperiode ab 2024
- 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.



Preissteigerungen könnten EVU überfordern.

- Preissteigerungen **Trassenpreissystem (TPS) 2024** ggü. TPS 2023 im Schnitt bei +3,0 %, davon SPNV +3,0 % (gemäß § 37 ERegG), SPFV +3,4 %, SGV +2,2 %;
- Anpassungen der Marktsegmente: Entfall Segment Gefahrgutgüternahmeverkehr, 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
- Preissteigerungen **Trassenpreissystem (TPS) 2025** ggü. TPS 2024 SPNV +0,6 % (gemäß § 37 ERegG), SPFV +19,5 %, SGV +13,4 %
- Diskussion um Preissystem auf Basis Grenzkosten

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

Entgelte segmentspezifisch sehr unterschiedlich

TPS 2024 – Entgelte Schienenpersonenfernverkehr [Euro/Trassenkilometer]

Segment	Unmittelbare Kosten	Entgelt 2024	Optional Zusatz Express**
 Metro Tag > 160*	1,073	14,12	+2,20
 Metro Tag < 100*	1,073	6,04	+2,20
 Basic	1,073	5,33	+2,20
 Nacht	1,073	2,86	+2,20
 Charter/ Nostalgie	0,779	2,95	-
 Punkt-zu-Punkt	1,073	3,86	-
 Leer-/ Lokfahrt	0,769	2,86	+2,20

* Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit größer 160 km/h haben ein Entgelt von 14,12 EUR/Trkm, Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner 100 km/h haben ein Entgelt von 6,04 EUR/Trkm. Dazwischen steigt das Entgelt linear mit der Geschwindigkeit.

** Aufschlag auf das Trassenentgelt.

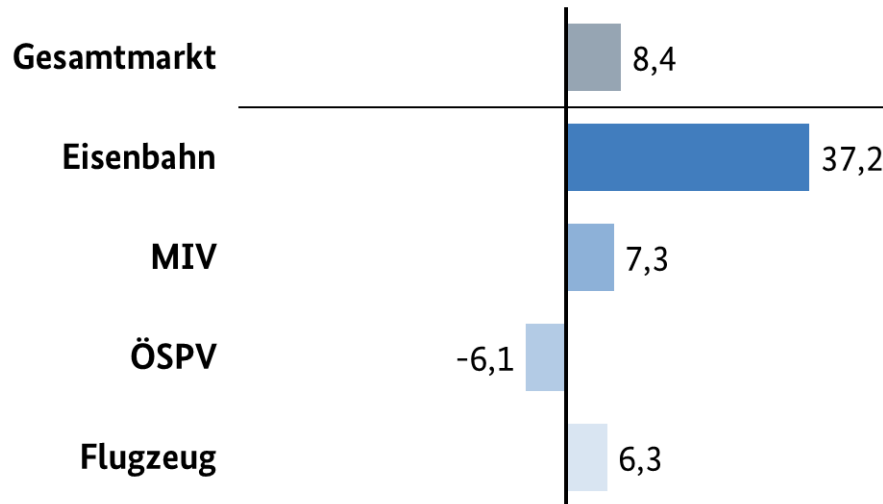


- Einführung
- Diskriminierungsfreier Zugang – Aufgabe der Unternehmen
- Funktion der Bundesnetzagentur
- **Wirkung der Regulierung auf den Eisenbahnmarkt**

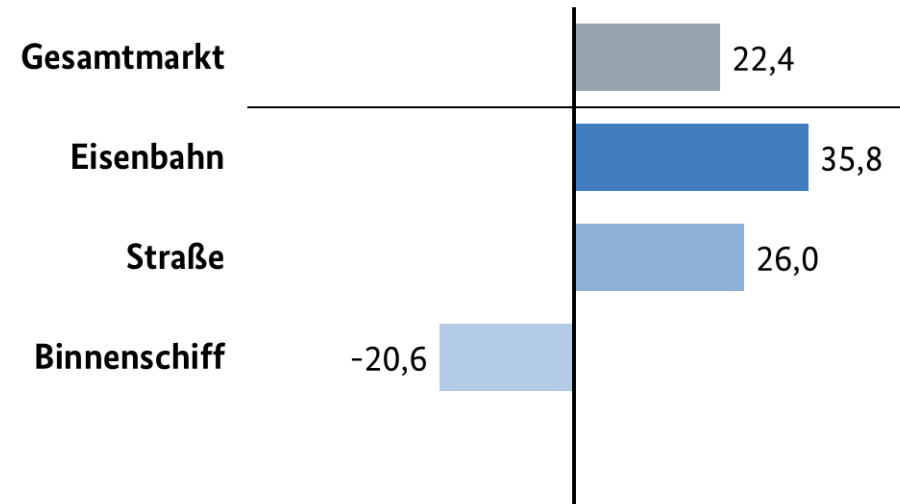


Eisenbahn gewinnt am Verkehrsmarkt

Personenverkehr 2005 - 2019



Güterverkehr 2005 - 2019

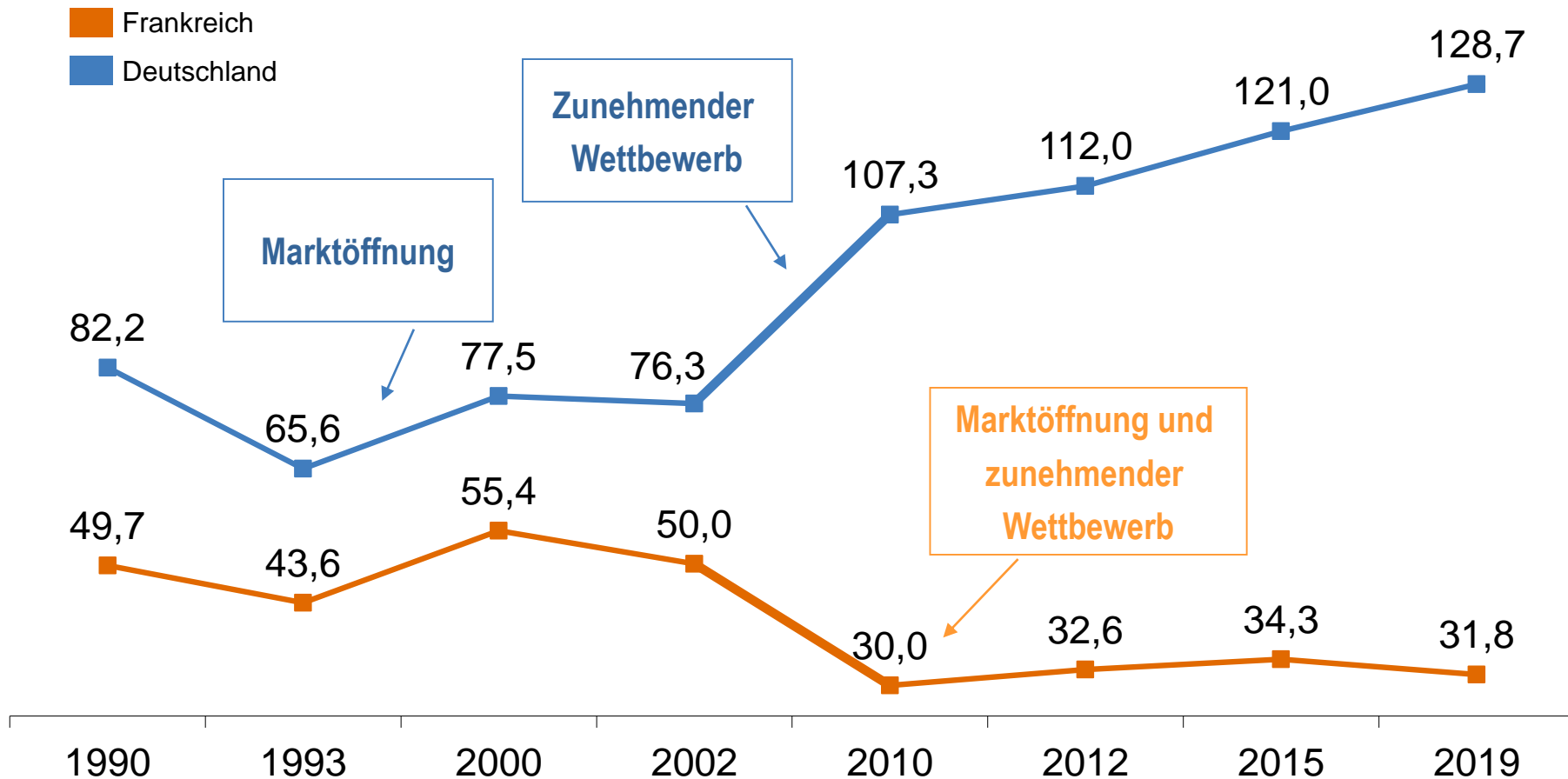


Flugzeug: Nur Inlandsverkehr.

MIV – Motorisierter Individualverkehr / ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr



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

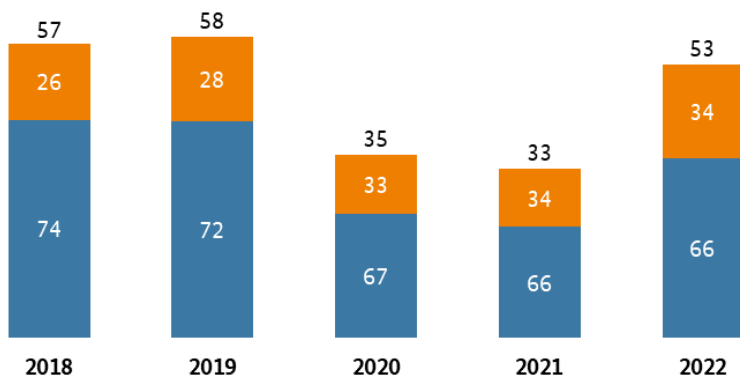




Wettbewerb wächst selbst während der Corona-Pandemie

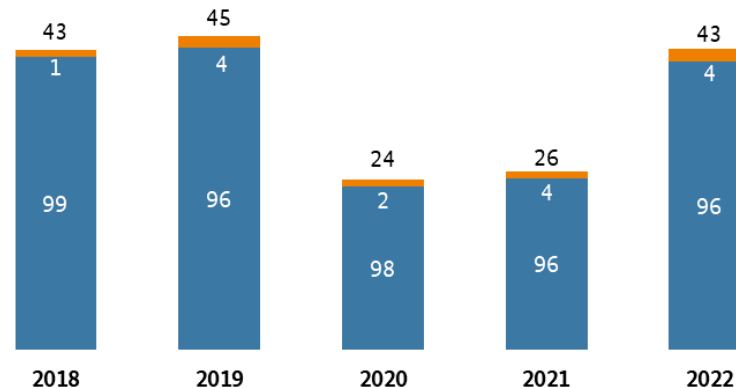
Entwicklung des Wettbewerbs im SPNV

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm; Anteile in Prozent



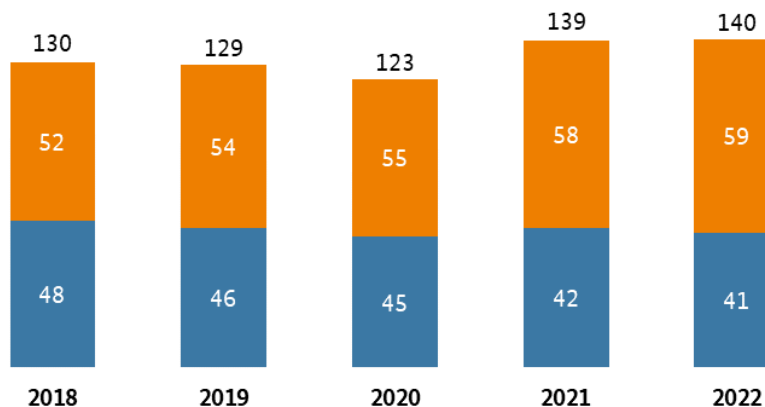
Entwicklung des Wettbewerbs im SPfV

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm; Anteile in Prozent



Entwicklung des Wettbewerbs im SGV

Verkehrsleistung in Mrd. tkm; Anteile in Prozent



■ Marktanteil nicht-bundeseigen ■ Marktanteil bundeseigen



Für die Kapazitätsvergabe sollen europaweit künftig neue Regeln gelten.

- Kommissionsvorschlag zum Ersatz der geltenden Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore aus dem Jahr 2010
- Ausführliche Vorplanungen auf den Strecken des TEN-V-Kernetzes und des erweiterten Kernetzes (Strategische Kapazitätsplanung)
- Elemente Kapazitätsstrategie (Nachfrageprognose / Ausbauplanungen), Kapazitätsmodell (Kapazitätsanteil für die Verkehrsdienste, Einschränkungen) und Kapazitätsangebotsplan (für jeden Tag der Netzfahrplanperiode als Grundlage für die Bestellungen)
- Sozioökonomische und umweltbezogene Kriterien sollen für die Verteilung knapper Kapazitäten herangezogen werden.
- Regeln für die langfristige Planung von Kapazitätsbeschränkungen, z.B. für Baumaßnahmen werden vorgegeben.
- Betreiber der Schienenwege sollen europaweit in einem Netzwerk (ENIM) zusammenarbeiten und die Regeln präzisieren.



Weiterentwicklungen erforderlich

- Sicherung der Trassen eines Deutschlandtaktes
- Stimulation des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr
- Abstimmung der Kapazitätsvergabe zwischen Schienenwegen und Serviceeinrichtungen
- Berücksichtigung der langfristigen Planungsanforderungen des Personenverkehrs vs. der kurzfristigen des Güterverkehrs
- Bestimmung ausreichender Infrastrukturentgelte bei effizientem Verhalten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

