
VDV-Stellungnahme

Konsultation des Entwurfs von Grundsätzen nach § 77i Abs. 4 TKG zur Umlegung der mit der Koordinierung von Bauarbeiten verbundenen Kosten

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vertritt rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Zahlreiche unserer Mitgliedsunternehmen betreiben Infrastruktur für Eisenbahnen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Diese Schieneninfrastrukturen sind „öffentliche Versorgungsnetze“ i. S. d. § 3 Nr. 16b Buchstabe b TKG und von den hier konsultierten Grundsätzen betroffen. Insofern hatte sich der VDV bereits 2018 an der Konsultation zur Entgeltbestimmung beteiligt.

Bereits im Zusammenhang mit der Zielsetzung des DigiNetz-Gesetzes, die wir grundsätzlich begrüßen, hatte der VDV auf die Besonderheiten der Schieneninfrastruktur aufmerksam gemacht. So hatten wir in unserer Stellungnahme vom 9. April 2018 auf das Konsultationspapier „Fragen der Entgeltbestimmung im Hinblick auf die Mitnutzung öffentlicher Versorgungsnetze und die Koordinierung von Bauarbeiten auf Grundlage des DigiNetzG“ u. a. angemerkt, vorab keine Kostenkomponenten explizit ausschließen zu können. Einige der von uns seinerzeit genannten Zusatzkosten basieren auf Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs. Diese treten im Straßenbau, der von der Bundesnetzagentur in der aktuellen Konsultation exemplarisch herangezogen wird, so nicht auf.

Die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur setzt einen Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen voraus. Steht die Infrastruktur z. B. durch Baumaßnahmen nicht wie vereinbart zur Verfügung, erleidet der Infrastrukturbetreiber einen Erlösausfall oder wird ggf. erstattungspflichtig.

Auch sind die Anforderungen des Eisenbahnbetriebs einschließlich der Leit- und Sicherheitstechnik komplexer als im „Betrieb“ von Straßenverkehr bzw. Straßeninfrastruktur: Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die mitverlegte Einrichtung in jedem Fall unabhängig betrieben werden kann.

Insofern teilen wir die Einschätzung der Bundesnetzagentur, eventuelle Folgekosten nicht weiter zu betrachten, ausdrücklich nicht (vgl. Begleitdokument, Kap. 3.1., S. 3).

Solange Synergien gehoben werden können, muss es im gesamthaften Interesse sein, dass die Mitverlegung stattfindet bzw. stattfinden kann. Voraussetzung ist, dass sich die Beteiligten auf eine angemessene Kostenteilung einigen können, bei der das Infrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung der genannten verkehrsträgerspezifischen Zusatzkosten nicht schlechter gestellt wird. Sofern diese Effekte bei einer Mitverlegung jedoch nicht berücksichtigt werden dürften, wäre das Kriterium der Zumutbarkeit aus Sicht des Infrastrukturbetreibers nicht erfüllt. Diese Argumentation muss sinngemäß auch bei eventuellen Streitbeilegungsverfahren greifen.

Wir erwarten in den kommenden Jahren eine Reihe von Maßnahmen, die perspektivisch für Mitverlegungen geeignet sein könnten. Hintergrund sind nicht zuletzt die in vielen Regionen vorangetriebenen Pläne für Reaktivierungen, Elektrifizierungen und weiteren Ertüchtigungen der Eisenbahninfrastruktur.