

1. Kundeninformationsveranstaltung zum "Kapazitätsnutzungskonzept 2024" vom 06.07.2021 im Rahmen des Projekts KaZu Novum

Protokoll zu den beantworteten Fragen aus der Kundeninformationsveranstaltung zum Kapazitätsnutzungskonzept (KNK) und Kapazitätsrahmenverträge (KRV) 2024

Bekommen wir die Folien zur Verfügung gestellt?

Ja, die Folien wurden am 08.07.2021 gemeinsam mit der Kundeninformation zur Verfügung gestellt, in der auch auf die Kundenabfrage verwiesen wird.

Wie wird beim KNK entschieden, wie viele Trassen dem Nah-, Fern- oder Güterverkehr gehören?

Die Balance zwischen den Verkehrsarten muss gegeben sein, sodass alle Beteiligten vom KNK profitieren. Unser Ziel in der Rolle als Systemintegrator und Kapazitätsmanager ist, über Kapazitätsoptimierung mehr und qualitativ hochwertige Kapazitäten dem Markt anzubieten. Mehrkapazität bspw. in Folge einer Kapazitätsoptimierung oder durch zusätzliche Infrastruktur wird im KNK ausbalanciert für die verschiedenen Verkehrsarten hinterlegt.

Der Deutschlandtakt ist minutengenau. Wie passen die Rahmenverträge mit ihren Bandbreiten hier dazu? Zerstören die "dicken Bandbreiten" nicht das im KNK optimierte Trassennutzungsgeflecht? Das passt doch offenkundig nicht zusammen!

Der Deutschlandtakt ist minutengenau und stellt ein langfristiges Zielkonzept dar, das als Grundlage für die Infrastrukturdimensionierung dient. Die Bezugslinien der Rahmenverträge sind ebenfalls minutengenau, brauchen jedoch für die späteren Fahrplanphasen eine gewisse Flexibilität. Die Bandbreiten, konstruiert um die minutengenauen Bezugslinien, gewährleisten eine solche Flexibilität für mögliche Anpassungen bspw. in Folge infrastruktureller Veränderungen oder temporärer Verfügbarkeitseinschränkungen.

Bedeutet KNK, dass der Deutschland-Takt und die DB Netz AG die zukünftigen Angebotsmöglichkeiten der Zukunft definieren? Warum darf die Branche hier nicht mitreden?

Die Branche darf und soll sogar mitreden. In jeder Etappe wird es einen Dialog mit der Branche geben. Die DB Netz AG als Systemintegrator wird die unterschiedlichen Verkehrsbedarfe mit der Zielsetzung eines Gesamtoptimums zusammenbringen und das KNK als angebotsorientiertes, mittelfristiges Fahrplankonzept zur Verfügung stellen.

Wer entscheidet nach welchen Kriterien, sofern mehrere Zugangsberechtigte die gleiche Fahrlage für das KNK anmelden?

Das KNK ist anbieterneutral, d. h. bei den Kapazitäten im KNK handelt sich nicht um Trassen eines Netzzugangsberechtigten. Erst in der KRV-Phase wird die Kapazität einem konkreten Zugangsberechtigten zugeordnet. Im KNK gibt es daher keine Konfliktlösungsregeln zwischen Netzzugangsberechtigten, da zu diesem Zeitpunkt noch keine diesbezüglichen Konflikte, die mit den trassenbezogenen Konfliktlösungsregeln lösbar wären, vorliegen. Allerdings wird früher transparent, wo mögliche Konflikte in späteren Prozessphasen entstehen können.

Wie kann es im PV einen Spielraum von 10min geben, wenn der Deutschlandtakt als Referenz angeführt wird. Bei einem solchen Spielraum sind die Umstiege im Deutschlandtakt doch gar nicht darstellbar. Wie soll das zusammenpassen?

Hierbei handelt es sich um einen Spielraum, um eine möglichst optimale Nutzung der verfügbaren Kapazität entsprechend des KNK sicherzustellen.

Wenn im Fernverkehr viel Bedarf angemeldet wird, wird die Zahl der SPNV-Trassen im KNK entsprechend gekürzt? Und nachher braucht der Fernverkehr möglicherweise gar nicht den gemeldeten Bedarf ...

Nein, eine Verkehrsmehrung zu Lasten einer anderen Verkehrsart ist nicht Ziel bei der Ausplanung des KNK. Die gemeinsame Berücksichtigung des Referenzmodells Deutschlandtakt, des Fahrplans 2021, der Kundenabfrage und Verkehrsprognosen sollen dazu dienen, eine Balance zwischen den Verkehrsarten sicherzustellen.

Wird das KNK netzweit aufgestellt oder nur für die Pilotstrecken gemäß 52a ERegG?

Das KNK wird für das Kern-, ggf. auch für das gesamte Netz der DB Netz AG erstellt, um einen in sich konsistenten Fahrplan sicherzustellen.

Inwieweit wird ein Rahmenvertrag mit dem KNK abgeglichen?

Der konkrete Zuweisungsprozess wird auf den Pilotstrecken unter Berücksichtigung des KNK in der Rechtsverordnung des Bundes festgelegt werden. Außerhalb der Pilotstrecken gelten die bereits bekannten Zuweisungskriterien für KRV.

Die Rechtsverordnung wird laut BMVI aktuell vorbereitet und soll u.a. definieren, wie sich die Laufzeit und die räumliche Ausdehnung bzw. die Pilotstrecken darstellen. Die Rechtsverordnung wird im engen Dialog mit der Branche erarbeitet. Im RTK sollen die ersten Ideen/Eckpunkte vorgestellt werden. Die Pilotprojekte haben zum Ziel, durch eine Erprobung Herausforderungen festzustellen, um erforderlichenfalls weitergehende Lösungen zeitnah entwickeln zu können.

Können auch Aufgabenträger KRV bestellen / abschließen und das konkrete EVU nutzt diesen dann im Jahresfahrplan?

Ja, alle Zugangsberechtigte können KRV anmelden / abschließen.

Hat die BNetzA genug Kapazitäten, um alle Rahmenverträge in Deutschland zu prüfen?

Laut BNetzA stellt dies eine Herausforderung dar. Dennoch soll es möglich sein, die KRV im Detail zu prüfen.

Inwiefern gehen Sie davon aus, dass die „Vorkonstruktion“ von KRV, die ja in der Praxis oft nur nach dem Bedarf des derzeitigen Nutzers erstellt sein kann, nach EU-Recht als anbieterneutral gewertet wird?

Es findet weiterhin ein freier Wettbewerb statt. Erst in der KRV-Phase wird die Kapazität einem konkreten Zugangsberechtigten zugeordnet. Konflikte werden im Rahmen des heutigen Konfliktlösungs-/Streitbeilegungsverfahrens bzw. auf Basis der in Erstellung befindlichen Rechtsverordnung entschieden.

Das Ganze ist hier ein gordischer Knoten, den man vielleicht in den Griff bekommt, indem man die Rahmenverträge herauschneidet. Wenn SPNV- und SGV-Trassen garantiert sind, braucht es gar keine Rahmenverträge. DB Netz sollte auf die Rahmenverträge verzichten!

Es gibt sehr viele Kunden, die sich die Wiedereinführung von Rahmenverträgen wünschen. Wir bieten kein Produkt an, das nicht nachgefragt wird. Wir gehen eher von einer Überzeichnung aus.

Wer macht die Zielvorgaben für das KNK, so dass ein ambitioniertes Zielkonzept für bestmögliche Kapazitätsausgestaltung für die Branche entsteht? Gibt es hier eine Prüfschleife mit einer "neutralen" Partei/Instanz/..?

Vollkonsensuale Entscheidungen zu Fahrplanvarianten werden auch aufgrund der Zeitschiene nicht möglich sein. Gemeinsam mit der SMA werden wir insb. auf den Pilotstrecken einen allen Verkehrsarten gerecht werdendes KNK in Form einer Fahrplanvariante erarbeiten, sodass

gute Lösungen gefunden und kommuniziert werden können. Hierbei sind wir uns als Systemintegrator unserer Verantwortung bewusst. Zudem stehen wir in engem Dialog mit dem Eigentümer der Infrastruktur.

Das BMVI ergänzt, dass es auch im engen Dialog mit der Branche stehe und das KNK mit den Verkehrsprognosen und dem Deutschlandtakt abgeglichen werde. Ob das Konzept durch eine öffentliche Stelle freigegeben wird müsse ebenfalls im Rahmen der Erstellung der Rechtsverordnung geprüft werden. Bei der Rechtsverordnung werde es zudem eine enge Beteiligung der Länder/Verbände geben.

Der Zeitbedarf für die Anmeldung der KRV scheint sehr kurz zu sein für Aufgabenträger mit einer Vielzahl von Trassen.

Das Zeitfenster ist ambitioniert, hängt jedoch mit anderen Prozessen zusammen. Auch der BNetzA muss ausreichend Zeit für die Prüfung zur Verfügung stehen.

Schafft es die BNetzA über den Jahreswechsel mehrere Tausend Rahmenverträge zu prüfen? Wie viel zusätzliches Personal wird es dafür geben?

Nach Aussagen der BNetzA gibt es noch einen ausreichend langen Vorlauf. Die BNetzA wird sich diesbezüglich entsprechend aufstellen.

Wie werden die EVU in den KNK eingebunden? Müssen die EVU dann einen zweiten Trassenanmeldungsprozess befüllen? Wer trägt die Aufwendungen, die die EVU dadurch haben?

Die Zugangsberechtigten haben die Möglichkeit und sind dazu aufgerufen, haben jedoch keine Verpflichtung, aktiv veränderte oder neue Verkehrsbedarfe der DB Netz AG zu übermitteln. Dabei handelt es sich nicht um einen Anmeldeprozess wie im Netzfahrplan. Die Rückmeldungen der Zugangsberechtigten werden durch die DB Netz AG/SMA gesichtet und verarbeitet. Es wird anbieterneutral geprüft, welche etwaigen Konflikte sich entwickeln könnten und welche Lösungen sich anbieten. Dabei gilt es unter anderem zu prüfen, in welchen Fällen beispielsweise Mehrkapazitäten oder bessere Kapazitätsangebote möglich sind. Der Prozess zur Übermittlung dieser Verkehrs- bzw. Änderungsbedarfe sollte sowohl für große als auch kleinere Zugangsberechtigte gut händelbar sein, und dessen Nutzen den Aufwand übersteigen.

Was ist die Erwartungshaltung an die EVUs bei der Verkehrsbedarfsabfrage?

Siehe Kundeninfo/Datei zur Verkehrsbedarfsabfrage vom 08.07.2021. Wichtige Inputs können sein, dass bspw. Halte systematisch nicht mehr bedient werden, der Zuglauf erweitert wird, ein Viertelstundentakt statt eines Halbstundentaktes gewünscht wird o. ä.

In welchem Maße werden Anschlüsse im KNK berücksichtigt?

Im KNK werden auch Anschlüsse im Sinne durchgehender Reiseketten berücksichtigt. Bei der Erstellung des KNK arbeiten die Experten der SMA mit den Experten der DB Netz AG eng zusammen.

Wie wird mit noch bestehenden Rahmenverträgen umgegangen? Werden sie automatisch in das KRV überführt?

Bestehende Rahmenverträge behalten ihre Gültigkeit und werden überführt.

Wie viel Kapazität kann mit Rahmenverträgen gebunden werden? Anteil am Gesamtverkehr oder jeweils verkehrsartenspezifisch?

Die Kapazitätsobergrenze liegt in der Regel bei 70% bezogen auf die gesamte Schienenwegskapazität einer Strecke in einem gegebenen Kontrollzeitraum.

Private Wettbewerber im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr sollen also ihre Konzepte schon sehr frühzeitig offenlegen? Da wird sich der Hauptkonkurrent freuen - und attraktive Alternativen entwickeln.

Individuelle Kundenrückmeldungen behandeln die DB Netz AG und SMA vertraulich. Das KNK wird anbieterneutral erstellt. Im KNK ist nicht ersichtlich, woraus eine im KNK geplante Kapazität abgeleitet wurde. Die konkrete Vergabe von Kapazitäten erfolgt erst im Rahmen der Kapazitätsrahmenverträge oder noch späteren Prozessphasen.

Warum macht man keine vorsorgende Instandhaltung mit festen Sperrzeiten und spart sich Baumaßnahmen, die vor allem durch Ersatzinvestitionen zustande kommen? Also durch nicht ausreichende Instandhaltung? D.h. die Baumaßnahmen sollten langfristig massiv zurückgedrängt werden.

Grundsätzlich stellt sich immer die Frage, wie wir mit knapper Kapazität umgehen. Wir prüfen perspektivisch, wie die Bautakte noch besser als bislang eingeplant werden können. Allerdings wird es vor allem in den kommenden Jahren nicht zu einer signifikanten Reduzierung des Baugeschehens kommen.

Wurden Rahmenverträge bei der Trassenbestellung nicht erst vor einigen Jahren abgeschafft?

In der Tat wurden Rahmenverträge in der jüngsten Vergangenheit nicht mehr angeboten. Der Grund war, dass in der EU-DVO für die Anmeldung, eine Koordinierung und für spätere Konflikte umfangreiche Kriterienkataloge vorgesehen waren, die das EIU und EVU abarbeiten mussten. Aufgrund des hohen Aufwands auf Seiten des EIU und EVU hatte sich die DB Netz AG dazu entschieden, zunächst keine weiteren Rahmenverträge mehr anzubieten. Durch die Genehmigung der KRV durch die BNetzA ergeben sich nun deutliche Erleichterungen auf Seiten der EIU und EVU.

Wenn im Bedarf für den KNK 12 Trassen (pro Stunde und Richtung) angemeldet werden, aber nur 9 möglich sind, wie viele enthält dann das KNK?

Eine Anmeldung von Trassen erfolgt noch nicht zum KNK, sondern erst in späteren Fahrplanphasen. Von den zur KNK-Erstellung eingebrachten Kapazitätsnutzungsvorschlägen werden nur fahrbare Angebote aufgenommen. In dem beschriebenen Fall würden damit auch nur maximal 9 Kapazitäten hinterlegt werden.

Zum KNK: Ist es nicht so, dass das politische Ziel des Deutschlandtakts ohne gesetzliche Verankerung implementiert werden soll? Unklar sind u. a. der freie Netzzugang (auch mit abweichenden Konzepten) und die Verpflichtungen des ERegG zur Erhöhung der Schienenwegkapazität.

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt soll zukünftig als Grundlage für den Infrastrukturausbau dienen. Hierbei spielt die Untersetzung durch Kapazitätsnutzungskonzepte („Etappierung“) eine wesentliche Rolle. Es soll auch eine entsprechende gesetzliche Verankerung stattfinden, die womöglich eine stärkere Verbindlichkeit als heute aufweist. Grundsätzlich gilt jedoch das politische Ziel, dass der freie Netzzugang gewahrt bleibt. Durch einen aus dem Deutschlandtakt abgeleiteten optimalen Ausbau des Schienennetzes sollen das Kapazitätsangebot und damit der Netzzugang verbessert werden.

Im Nahverkehr ist das ja noch einfach, da entscheiden die Aufgabenträger. Aber was ist, wenn Flixtrain und DB Fernverkehr einen KRV für dieselbe Trasse des KNK abschließen wollen? Welche Kriterien greifen dann? Versteigerung?

Der Ablauf außerhalb von Pilotstrecken ist identisch zu heute. Es gelten die Vorrangregeln des heutigen Netzfahrplans. Die entsprechenden Regelungen finden sich im ERegG und NBN der DB Netz AG. Die konkreten Zuweisungskriterien auf den Pilotstrecken werden in der Rechtsverordnung des Bundes bzw. in den NBN der DB Netz AG festgelegt.

In welchen quantitativen und qualitativen Verhältnissen stehen die PaPs zu den KRV? Da scheint sich doch eine massive Diskriminierung bzw. Benachteiligung des SGV abzuzeichnen! Weil es viel mehr Rahmenverträge gibt. Und Gelegenheits-Güterverkehr findet nicht nur auf PaPs statt.

KNK-Kapazitäten für den SGV bestehen nicht nur aus den PaPs. Im Einzelnen werden PaP-Trassen jedoch geschützt: eine KRV-Anmeldung darf keine PaP-Trasse verdrängen.

Als Aufgabenträger sehen wir bei diesem Wirrwarr zeitnah keine Möglichkeiten, die für die Klimakrise notwendigen Verbesserungen der Angebote zeitnah durchzusetzen. Und Angebotsoptimierungen auf Strecken gehen nur bei sorgfältiger Trassenkonstruktion, nicht mit irgendwelchen Bandbreiten mittendrin.

Die Bandbreiten sind wichtig, um auch in späteren Planungsphasen möglichst viele Wünsche zu erfüllen und auf Infrastrukturänderungen oder -einschränkungen entsprechend reagieren zu können. Durch Rahmenverträge sind bereits in der Vergangenheit Angebotsverbesserungen abgesichert zustande gekommen.

Was passiert, wenn Nahverkehrs-EVU und Aufgabenträger unabhängig voneinander dieselben Verkehre für den KNK anmelden?

In diesem Falle sollten Abstimmungen zwischen dem Nahverkehrs-EVU und dem Aufgabenträger erfolgen, um Doppelanmeldungen zu vermeiden.

Welche Laufzeit erhalten die Kapazitätsrahmenverträge 2024?

Die Laufzeit beträgt 2 Jahre, perspektivisch ab 2026 5 Jahre als Standardlaufzeit.

Wie ist die Abstimmung im grenzüberschreitenden Verkehr (z.B. kleiner Grenzverkehr Richtung Schweiz)?

Bei der Planung werden auch – soweit möglich – die grenzüberschreitenden Verkehre berücksichtigt. Bei der KNK-Erstellung bilden die aktuellen Grenzübergangszeiten bzw. Kundenrückmeldungen die Basis für die Erstellung des KNK 2024.