

Inhaltsverzeichnis

Einleitung: Der Deutschlandtakt als Jahrhundertprojekt?	19
A. Das Projekt Deutschlandtakt – zwischen Eisenbahnträumerei und verkehrspolitischer Wende	19
B. Der Deutschlandtakt als rechtliche (Groß-)Baustelle	21
Kapitel 1: Die rechtstatsächlichen und ökonomischen Grundlagen des Deutschlandtaktes	25
A. Der Deutschlandtakt als Instrument der Verkehrswende	25
I. Verkehrswende als konzeptioneller Begriff	26
1. Die Herkunft des Verkehrswendebegriffs	27
2. Säule 1: Mobilitätswende	28
3. Säule 2: Energiewende im Verkehr	29
4. Zwischenfazit	30
II. Gründe für die Verkehrswende	30
1. Klimaschutz: Treibhausgasneutralität und Energieeffizienz	31
2. Gesundheitsschutz und Verkehrssicherheit: Verhinderung verkehrsbedingter Personenschäden	31
3. Umweltschutz: Verhinderung verkehrsbedingter Umweltschäden	33
4. Effizienz: Optimierung des Verkehrssystems	33
III. Rechtliche Rahmenbedingungen der Verkehrswende	34
1. Bereichsweise Rahmenbedingungen für die Verkehrswende – Ausschnitt Klimaschutz	34
a) Internationale und europäische Ebene	35
b) Nationale Ebene	35
2. Kein übergreifender Rahmen für die Verkehrswende	36
3. Zwischenfazit	38
IV. Der Deutschlandtakt als Maßnahme der Verkehrswende	38
1. Der Schienenverkehr als Teil der Verkehrswende	38
2. Verbesserungen des Schienenverkehrs durch den Deutschlandtakt	40

V. Zwischenergebnis	40
B. Die Konzeption des Deutschlandtaktes	41
I. Das Grundkonzept des Deutschlandtaktes	42
1. Der Deutschlandtakt als integraler Taktfahrplan	42
a) Das Grundprinzip Taktfahrplan	42
b) Der Spezialfall Integraler Taktfahrplan	43
c) Spezifika des Deutschlandtaktes	45
2. Der neue Infrastrukturausbau: Vom Fahrplan zur Infrastruktur	46
3. Zwischenfazit	48
II. Etablierte integrale Taktfahrpläne als Vorbilder des Deutschlandtaktes	48
1. Beispiele etablierter (integraler) Taktfahrpläne	49
2. Unterschiede bei der Einführung eines integralen Taktfahrplanes in Deutschland	49
3. Zwischenfazit	51
III. Die Konzeptionelle Entwicklung des Deutschlandtaktes	52
IV. Bestrebungen auf europäischer Ebene	54
V. Zwischenergebnis	55
C. Die Wirtschaftlichen Effekte des Deutschlandtaktes	56
I. Die wirtschaftlichen Grundlagen des Verkehrsmarktes	56
1. Die Marktstruktur des Verkehrsmarktes	57
a) Intramodale Perspektive: Der Schienenverkehrsmarkt	57
aa) Der Schienenpersonenfernverkehrsmarkt	58
bb) Der Schienenpersonennahverkehrsmarkt	58
cc) Der Schienengüterverkehrsmarkt	59
dd) Zwischenfazit	59
b) Intermodale Perspektive: Der Gesamtverkehrsmarkt	61
aa) Der Personenfernverkehrsmarkt	61
bb) Der Personennahverkehrsmarkt	63
cc) Der Güterverkehrsmarkt	64
c) Zwischenfazit	65
2. Nachfrage und Angebot auf dem Verkehrsmarkt	66
a) Maßstab: Durchschnittsbetrachtung der Verkehrsträger	66

b) Nachfrage- und Angebotsparameter für Verkehrsleistungen	67
aa) Parameter 1: Qualitätseigenschaften von Verkehrsträgern	67
(1) Schnelligkeit	68
(2) Zeitliche Zuverlässigkeit	69
(3) Flexibilität	71
(4) Sicherheit	73
(5) Komfort	74
(6) Umweltverträglichkeit	74
bb) Parameter 2: Kosten des Verkehrsvorganges	75
c) Zwischenfazit	77
3. Der Verkehr aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive	77
a) Nutzen und Kosten von Verkehrsmaßnahmen	77
b) Externe Kosten des Verkehrs	79
aa) Wirtschaftliche Auswirkungen externer Kosten	80
bb) Berücksichtigung in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung	80
4. Zwischenfazit	81
II. Die Ökonomischen Effekte des Deutschlandtaktes	82
1. Effizienzsteigerungen im Deutschlandtakt	82
2. Verkehrsverlagerungseffekte des Deutschlandtaktes	83
a) Das allgemeine Verlagerungspotenzial in Deutschland	83
b) Die Verkehrsverlagerung durch den Deutschlandtakt	84
aa) Das Verlagerungspotenzial durch Angebotsverbesserungen des Deutschlandtaktes	85
(1) Die Netzwirkung des integralen Taktfahrplans im Schienenpersonenverkehr	85
(2) Die mengenmäßige Angebotsausweitung im Schienenpersonenverkehr	87
(3) Erhöhung und Freihaltung von Kapazitäten für den Schienengüterverkehr	88
(4) Die Langfristige Planung	88
(5) Zwischenfazit	89
bb) Nachfrageeffekte etablierter integraler Taktfahrpläne	89

cc) Nachfrage- und Verlagerungseffekte des Deutschlandtaktes	90
3. Die Gesamtwirtschaftliche Bewertung zum dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes	93
a) Der ermittelte Nutzen des Schienenpersonenverkehr	93
b) Der ermittelte Nutzen des Schienengüterverkehrs	94
c) Das Nutzen-Kosten-Verhältnis	95
4. Zwischenergebnis zu den ökonomischen Effekten	95
D. Fazit zu Kapitel 1	96
 Kapitel 2: Status quo – Stand der Gesetzgebung und der rechtswissenschaftlichen Diskussion	97
A. Umgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	97
I. Ausgangspunkt: Der Deutschlandtakt als Teil des Eisenbahnregulierungsrechts	98
II. Weitere rechtliche Berührungspunkte des Deutschlandtaktes	100
III. Relevante Aspekte im Rahmen der Untersuchung	103
IV. Zwischenergebnis	104
B. Der gesetzliche Rahmen des Deutschlandtaktes	104
I. Die Erprobungsklausel	105
1. Inhalt der Erprobungsklausel	105
2. Bewertung der Erprobungsklausel	107
II. Die Neuregelung der Rahmenverträge	109
1. Inhalt der Neuregelung	109
2. Bewertung der Neuregelung	111
III. Anpassungsbedarf des rechtlichen Rahmens	112
IV. Zwischenergebnis	114
C. Stand der rechtswissenschaftlichen Diskussion	115
D. Fazit zu Kapitel 2	117
 Kapitel 3: Rechtliche Umsetzung des Deutschlandtaktes im Schienenpersonenfernverkehr	119
A. Umsetzungsvariante 1: Einführung von Systemtrassen im Fernverkehr	121
I. Der Status Quo im Schienenpersonenfernverkehr	121

II. Charakteristika des Modells	123
III. Vereinbarkeit des Modells mit gesetzlichen Vorschriften	125
1. Das Recht auf freien Netzzugang	126
a) Der Schienenpersonenfernverkehr im Spannungsfeld von freiem Netzzugang und Vorkonstruktion	126
aa) Das Zugangsrecht der Eisenbahnverkehrsunternehmen	127
bb) Die Netzfahrplanerstellung im Schienenverkehr	131
cc) Rechtliche Ansatzpunkte einer vorkonstruierenden Kapazitätsplanung	133
dd) Zwischenfazit	135
b) Vereinbarkeit der Systemtrassen mit dem Recht auf freien Netzzugang	135
2. Die Unabhängigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber	137
a) Der Regelungsgehalt der Unabhängigkeitsvorschriften	137
b) Vereinbarkeit der Systemtrassen mit der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers	140
aa) Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers bei staatlicher Vorkonstruktion	140
bb) Reichweite der Richtlinievorschriften zur staatlichen Unabhängigkeit	142
c) Vereinbarkeit mit der Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen	144
3. Zwischenfazit	146
IV. Rechtlicher Anpassungsbedarf	146
V. Zwischenfazit	148
B. Umsetzungsvariante 2: Privilegierung der Deutschlandtakttrassen	149
I. Mögliche Privilegierungsmechanismen im Deutschlandtakt	150
1. „Weicher“ Anreiz durch verminderte Trassenentgelte	150
2. „Harte“ gesetzliche Vorgaben	152
a) Einführung von Trassenbündeln	152
b) Vorrangkriterium für den Deutschlandtakt	153
3. Zwischenfazit	153

II. Vereinbarkeit des Modells mit gesetzlichen Vorschriften	153
1. Rechtliche Problemkreise des Systemtrassenansatzes (Umsetzungsvariante 1)	154
a) Recht auf freien Netzzugang	154
b) Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers vom Staat	154
aa) Anreiz durch verminderte Trassenentgelte	155
bb) Gesetzliche Vorgaben zur Privilegierung des Deutschlandtaktes	155
(1) Vorzeichnung der Kapazitätsvergabe im aktuellen Rechtsrahmen	155
(2) Grenzen einer staatlichen Vorsteuerung der Kapazitätsvergabe	157
(a) Einordnung der Trassenbündel	159
(b) Einordnung eines Vorrangkriteriums für den Deutschlandtakt	159
cc) Zwischenfazit	159
2. Staatliche Subventionierung der Trassen	160
a) Europäisches Beihilfenrecht	160
aa) Beihilfencharakter der Trassenpreisförderung	161
bb) Zulässigkeit der Beihilfe	164
b) Nationales Subventionsrecht	167
c) Zwischenfazit	170
3. Trassenpreisförderung im Rahmen der Entgeltregulierung	171
a) Inhaltlicher Maßstab des Diskriminierungsverbotes	172
b) Ungleichbehandlung bei der Trassenpreisförderung	173
aa) Gesetzlich vorgezeichnete Vergleichsgruppenbildung	174
bb) Das Bedarfsmarktkonzept als Abgrenzungskriterium	175
cc) Anwendung auf den Deutschlandtakt	177
c) Zwischenfazit	177
III. Rechtlicher Anpassungsbedarf	178
1. Anreiz durch verminderte Trassenentgelte	178
2. Einführung von Trassenbündeln	179
3. Vorrangkriterium für Deutschlandtakt	179
IV. Zwischenfazit	180

C. Umsetzungsvariante 3: Etablierung eines Universaldienstmodells	181
I. Gewährleistung einer Mindestversorgung im Schienenverkehr	182
1. Das Universaldienstmodell	183
2. Übertragbarkeit auf den Schienenverkehr?	185
II. Vereinbarkeit mit gesetzlichen Vorschriften	187
1. Rechtliche Problemkreise der bisherigen Umsetzungsvarianten	188
a) Subventionsrecht	188
b) Recht auf freien Netzzugang	189
c) Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers	190
d) Zwischenfazit	191
2. Verfassungsrechtliche Vorgaben für ein Universaldienstmodell	191
a) Die etablierten Universaldienstmodelle als Anhaltspunkt für den Schienenverkehr	191
b) Einordnung des Universaldienstmodells im Eisenbahnbereich in den verfassungsrechtlichen Rahmen	193
aa) Der Universaldienst als potenzielles Gewährleistungsmittel	193
bb) Verfassungsrechtliche Restriktionen für ein Universaldienstmodell	194
cc) Zwischenfazit	196
III. Rechtlicher Anpassungsbedarf	197
IV. Zwischenfazit	198
D. Umsetzungsvariante 4: Vergabe von Verkehrsleistungen im Fernverkehrsmarkt	199
I. Vergabe von Dienstleistungskonzessionen oder -aufträgen im Schienenpersonenfernverkehr	200
1. Modelle zur Vergabe von Verkehrsleistungen	201
2. (Vertragliche) Ausgestaltung der Vergabe	202
a) Abgrenzungskriterien	202
b) Einordnung der Verkehrsverträge	203
c) Ausgestaltung im Deutschlandtakt	205
3. Institutionelle Ausgestaltung der Vergabe	206

II. Vereinbarkeit mit gesetzlichen Vorschriften	207
1. Einfachrechtliche Probleme der bisherigen Umsetzungsvarianten	208
a) Recht auf freien Netzzugang	208
b) Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers	209
2. Verfassungsrechtliche Zulässigkeit des Organisationswechsels im Fernverkehr	210
a) Keine Pflicht für einen Organisationswechsel im Schienenverkehr	210
b) Verfassungsrechtliche Zulässigkeit des Organisationswechsels im Fernverkehr	211
3. Die Vergabe der Verkehrsleistungen	214
a) Einordnung in die vergaberechtliche Systematik	214
b) Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Deutschlandtakt	215
aa) Voraussetzungen der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen	216
bb) Anforderungen an das Verfahren	220
(1) Das Vergabeverfahren bei Schienenverkehrsleistungen	220
(2) Die Vergabe von Verkehrsleistungen im Deutschlandtakt	222
c) Vergabe kommerzieller Verkehrsleistungen?	224
d) Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen	228
III. Rechtlicher Anpassungsbedarf	229
IV. Zwischenfazit	231
E. Der Fernverkehrswettbewerb im Rahmen des Deutschlandtaktes	233
I. Bedeutung des Wettbewerbs für die Umsetzung des Deutschlandtaktes	234
II. Ausschnitt: hohe Rollmaterialkosten und fehlende Verfügbarkeit von Zügen als Marktzutrittsschranke	235
1. Beschaffung und Finanzierung des Rollmaterials im Deutschlandtakt	237
a) Unterstützter Eigenerwerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen	238
b) Erwerb durch den Aufgabenträger	239
c) Fahrzeugdienstleistungsmodell	242

d) Weitere Förderansätze	243
2. Bewertung der Beschaffungs- und Finanzierungsmodelle	245
3. Zwischenfazit	246
F. Zwischenergebnis: Bewertung der Umsetzungsvarianten	247
 Kapitel 4: Rechtliche Umsetzung des Deutschlandtaktes im Nahverkehr und Schienengüterverkehr	 251
A. Die rechtliche Umsetzung des Deutschlandtaktes im Nahverkehr	252
I. Umsetzung im Schienenpersonennahverkehr	252
1. Die Ausgangslage im Schienenpersonennahverkehr	253
2. Kooperative Planung	254
a) Ausgestaltung eines kooperativen Ansatzes	255
b) Vereinbarkeit mit dem Verbot der Mischverwaltung	255
3. Gebot zur Berücksichtigung des Deutschlandtaktes	257
a) Ausgestaltung eines Berücksichtigungsgebotes	257
b) Bundeskompetenz für ein Berücksichtigungsgebot	258
aa) Föderale Zuständigkeitsverteilung im Schienengüterverkehr	258
bb) Zwischenschritt: Gesetzgebungskompetenz für eine Mobilitätsplanung	259
cc) Gesetzgebungskompetenz für ein Berücksichtigungsgebot	260
4. Zwischenfazit	261
II. Ergänzende Umsetzung im übrigen Nahverkehr	261
1. Die Ausgangslage im übrigen Nahverkehr	262
2. Planerische Vorgaben zur Abstimmung von Verkehren	262
a) Ansätze für planerische Vorgaben	263
b) Vereinbarkeit mit der grundgesetzlichen Aufgabenverteilung	264
aa) Verbot der Aufgabenübertragung durch Bundesgesetze	264
bb) Spezifikation der ausreichenden Verkehrsbedienung als kommunale Aufgabe	265
3. Kooperative (marktliche) Lösungen der Verkehrsunternehmen	267

4. Staatliche Einflussnahme im Rahmen der Verkehrsvergabe und -genehmigung	268
a) Steuerung über die Verkehrsvergabe	268
b) Steuerung über die Linienverkehrsgenehmigung	269
5. Zwischenfazit	269
III. Bewertung	270
 B. Die rechtliche Umsetzung des Deutschlandtaktes im Schienengüterverkehr	 272
I. Die Ausgangslage im Schienengüterverkehr	272
II. Umsetzungsmöglichkeiten	273
III. Vereinbarkeit mit gesetzlichen Vorschriften	275
IV. Bewertung	275
 C. Zwischenergebnis	 276
 Schluss: Fazit und Kontextualisierung	 279
A. Umsetzungsfähigkeit des Deutschlandtaktes	279
B. Schienenverkehr und Deutschlandtakt – was gibt es noch zu tun?	281
C. Der Deutschlandtakt im Kontext gegenwärtiger und zukünftiger Transformationsprozesse	284
 Schrifttumsverzeichnis	 287