



Der Schienengüterverkehr und die Energiekrise

Prioritäre Trassenvergabe: Vorrang für kritische Energieträger

*Gastransport in
Kesselwagenganzzug*



Foto: DB AG/Pierre Adenis

Markus Ring, Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht, Syndikusrechtsanwalt, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Köln

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im August 2022 einen Verordnungsentwurf zur prioritären Abwicklung von Transporten bestimmter Energieträger auf der Schiene vorgestellt. Einzelheiten dieser Energiesicherungstransportverordnung, in deren Mittelpunkt Prioritätskorridore für versorgungsrelevante Güterzüge stehen, werden in diesem Beitrag vorgestellt.



Die Bundesregierung hat am 24. August 2022 eine Verordnung beschlossen, die eine bevorrechtigte Trassenvergabe für Transporte von Rohstoffen und Energieträgern auf der Schiene ermöglicht. Mithilfe dieser Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV) möchte der Gesetzgeber sicherstellen, dass durch rechtzeitige schienenlogistische Vorkehrungen ein Mangel an Energieträgern wie Kohle oder Öl für den Betrieb von Kraftwerken, Raffinerien und Stromnetzen vermieden wird und die Energiegewinnung in Deutschland ununterbrochen gesichert bleibt.

Zugleich soll damit die gesetzliche Bevorratungsverpflichtung nach § 50b Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), die eine Kohlereserve für 30 Kalendertage bzw. eine Mineralölreserve für 10 Kalendertage vorschreibt, gewährleistet werden. Die EnSiTrV wurde im Bundesanzeiger am 29. August 2022 veröffentlicht^[1] und ist am 30. August 2022 (zunächst befristet bis zum 28. Februar 2023) in Kraft getreten.

Hintergrund und Zielsetzung

Der Krieg Russlands gegen die Ukraine hat zu erheblichen Verwerfungen im deutschen Energiesystem geführt. Neben einem enormen Preisanstieg bei den Energiekosten für Industrie und Verbraucher^[2] stellt sich spätestens seit dem Sommer 2022 auch die Frage der Energiesicherheit und angesichts der herangerückten kalten Jahreszeit auch der

ausreichenden Verfügbarkeit von Energieträgern wie Gas^[3] und Heizöl.

Zu dieser veritablen Energiekrise ist im Laufe des Hochsommers 2022 ein weiterer Umstand hinzugekommen: Die anhaltend hohen Temperaturen haben in Verbindung mit wenig bis kaum Regen zu Niedrig-Pegelständen auf den wichtigsten deutschen Wasserstraßen geführt. Infolge dessen können Binnenschiffe weniger Güter laden, um so den Tiefgang zu begrenzen. Massive Einschränkungen von Transportkapazitäten sind (neben stark gestiegenen Frachtkosten) die Folge.^[4]

Die Bundesregierung hat sich vor diesem Hintergrund dazu entschlossen, möglichen Engpässen in der deutschen Energieversorgung frühzeitig entgegenzuwirken. Betreiber der Schienenwege sollen in die Lage versetzt werden, trotz bereits vertraglich zugesagter Trassen flexibel auf eventuell notwendig werdende Kohle- und Öltransporte reagieren zu können und diese allen anderen Transporten vorzuziehen. Das Energiesicherungsgesetz (EnSiG) bietet hierfür die Rechtsgrundlage.^[5]

Die Verordnung definiert in §§ 1 und 2 die mit Priorität abzuwickelnden Transporte. Während § 1 den „Vorrang von Energieträgertransporten“ regelt, bildet § 2 als Parallelnorm den Vorrang von Transporten von Großtransformatoren ab.^[6] Der wichtige § 3 beschreibt Einzelheiten des Verfahrens zur vorrangigen Abwicklung.

Güterzug mit Steinkohle auf dem Weg zum Kraftwerk



Foto: PantherMedia/Forst



Foto: PantherMedia/rlclassenlayouts

Mit der prioritären Trassenvergabe soll einem Mangel an Energieträgern für den Betrieb von Kraftwerken oder Raffinerien vorgebeugt werden

Energieträgertransporte

Nach § 1 Absatz 1 EnSiTrV sind schienengebundene Transporte von sogenannten Vorranggütern wie Erdöl, Erdölzerzeugnisse und „sonstige feste, flüssige und gasförmige Energieträger“ von den Betreibern der Eisenbahnanlagen^[7] bzw. Serviceeinrichtungen^[8] „mit planerischem Vorrang“ (also bereits auf der Ebene der Disposition) abzuwickeln.

Dabei gilt, dass diese priorisierte Abwicklung nur auf dem als Anlage der EnSiTrV beigefügten Energiekorridor-Netz (sog. „EnKo-Netz“, ausgedrückt als Quelle-Senke-Relation) erfolgen darf. Enko-Trassen genießen damit höchste Priorität, ihnen ist nach den Ende August 2022 geänderten Nutzungsbedingungen (NBN) der DB Netz AG sogar Vorrang vor Expressstrassen des Personenfernverkehrs und des übrigen SGV einzuräumen.^[9]

Zu beachten ist außerdem, dass nach § 1 Absatz 2 und 3 EnSiTrV nur solche Transporte bevorrechtigt abgewickelt werden dürfen, die „zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern erforderlich sind.“ Diese Voraussetzung ist parallel zur Trassenanmeldung bzw. zur Anmeldung von Kapazität in einer Serviceeinrichtung durch einen Nachweis gegenüber dem EIU oder dem Betreiber der Serviceeinrichtung glaubhaft zu belegen (§ 1 Absatz 4 EnSiTrV). Hierfür stellt die DB Netz AG ein entsprechendes Nachweisformular zur Verfügung,^[10] das die Zugangsberechtigten^[11] und deren Auftraggeber (!) ausfüllen und unterzeichnen müssen.

Der Verordnungsgeber hat anhand von Regelbeispielen (§ 1 Absatz 3 EnSiTrV) die „Erforderlichkeit“ eines Vorrang-Transports definiert: Dieser ist dann erforderlich, wenn:

- (1) ohne die vorrangige Abwicklung des Transports Betreiber eines Kraftwerks der Netzreserve ihrer gesetzlichen Bevorratungsverpflichtung nach dem EnWG nicht mehr nachkommen können,
- (2) der unterbrechungsfreie Betrieb einer Mineralölraffinerie nicht mehr gewährleistet ist,
- (3) Mineralöltanklagern ein Leerstand droht oder
- (4) der Wechsel des Einsatzbrennstoffs (sog. „fuel-switch“) in Anlagen zur Energiegewinnung ansonsten unmöglich wird.

Die Trassenanmeldung muss ferner spätestens 10 Kalendertage vor Durchführung des Transports erfolgen. Ganzzüge genießen nach § 1 Absatz 5 Vorrang. Außerdem sollen nach § 1 Absatz 6 keine lauten Güterwagen im Sinne des SchlärmSchG eingesetzt werden.

Der Nachweis der Erforderlichkeit führt bei einer Reihe von Zugangsberechtigten zu Unmut, da dieser einen administrativen Aufwand darstellt, der zudem mit Rechtsunsicherheit verbunden ist. Trotz des Katalogs an Beispielen zur Beschreibung der „Erforderlichkeit“, auf den auch das Nachweis-Dokument der DB Netz AG Bezug nimmt, verbleibt nicht selten das Gefühl einer fahrlässig unrichtigen Angabe, da deren Richtigkeit vom trassen- bzw. kapazitätsanmeldenden EVU nicht oder nur eingeschränkt überprüft werden kann.

Das Verfahren zur vorrangigen Abwicklung

Zentrale Vorschrift der EnSiTrV ist § 3, der das operative „Wie“ der Priorisierung von Transporten nach §§ 1 und 2 EnSiTrV beschreibt. Vor dem Hintergrund eines möglichst „schonenden“ Eingriffs in das System bereits zugesagter Trassen für den übrigen Schienengüter- und Personenverkehrs sieht § 3 ein stufig ausgestaltetes Zuweisungsverfahren von Trassen bzw. von Kapazität in Serviceeinrichtungen vor.

Zunächst gilt, dass nach § 3 Absatz 2 Anträgen für vorrangig abzuwickelnde Transporte im Rahmen vorhandener Kapazitäten und innerhalb eines zeitlich flexiblen Rahmens von +/- zwei Stunden stattzugeben ist. Kommt es zu Konflikten zwischen einem zur vorrangigen Abwicklung beantragten Transport und bereits bestehenden Trassen- bzw. Kapazitätsszuweisungen, so sind diese nach § 3 Absatz 3 – soweit möglich – zu koordinieren, „um allen Anträgen ... stattzugeben.“ Der Verordnungsgeber unterstellt dabei, dass im praktischen Betriebsablauf durch eine „Verschiebung von Trassen um einige Minuten ... im Ergebnis alle Anmeldungen, wenn auch ggf. leicht abgeändert, durchgeführt werden können.“^[12]

Ist auch dies nicht möglich, so berechtigt § 3 Absatz 4 EnSiTrV als schärfster Schritt zu einer außerordentlichen Kündigung vertraglich bereits vereinbarter Trassen bzw. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist.^[13] Sind mehrere bereits zugewiesene Trassen oder Kapazitäten kündbar, muss der Betreiber des Schienenwegs (bzw. der Serviceeinrichtung) zwischen diesen Kündigungsmöglichkeiten diskriminierungsfrei und anhand des Kriteriums der bestmöglichen Kapazitätsnutzung entscheiden. Mit der Kündigung ist den ursprünglich Zugangsberechtigten – sofern möglich – ein Ersatzangebot zu unterbreiten.^[14]

Zahlreiche Eisenbahnunternehmen haben nach dem Inkrafttreten der EnSiTrV die entstehende Rechtsunsicherheit kritisiert, die sich aus dem Fehlen geeigneter Kriterien zur Priorisierung im Rahmen des Verfahrens nach § 3 ergibt. Zwar sind Koordinierungsverfahren auch im Rahmen der Netzfahrplanerstellung nach §§ 52; 53 ERegG und den vorgelagerten Trassenzuweisungsverfahren bekannt, die nach § 44 ERegG ebenso angemessen, nichtdiskriminierend und transparent durchzuführen sind. Darüber hinaus haben sogar Vorrangkriterien für überlastete Schienenwege nach § 55 Absatz 4 und 5 ERegG Eingang in das Gesetz gefunden. Für eine analoge Anwendung gibt die amtliche Begründung der EnSiTrV allerdings keinen Anlass – zumal die Sach- und Interessenlage vorliegend nicht vergleichbar ist.

Viele EVU und EIU leiden zudem noch unter den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Der anhaltende Engpass beim Personal durch Ausfälle z.B. bei der

Besetzung von Fahrdienstleitern in Stellwerken, aber auch von Triebfahrzeugführern selbst dürfte das Verlangen nach einem belastbaren „Priorisierungsleitfaden“ eher verstärken.

Haftung

Die EnSiTrV sieht zwar eine Haftungsfreistellung (außer bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Handeln) zugunsten der Betreiber von Eisenbahnanlagen bzw. Serviceeinrichtungen vor (§ 5), wenn diese – gestützt auf die EnSiTrV – Transporte mit Vorranggütern prioritär und damit pflichtgemäß abwickeln (diese Güter also „vorziehen“ zu Lasten anderer, vertraglich bereits zugesagter Transporte). EIU sollen damit vor Schadensersatzansprüchen der benachteiligten Zugangsberechtigten (EVU) geschützt werden.

Dies lässt allerdings unberücksichtigt, dass eine nach § 3 Absatz 4 EnSiTrV ausgesprochene außerordentliche Kündigung als schärfstes Instrument nach der EnSiTrV in bestehende und rechtsgültig abgeschlossene Verträge zur Bereitstellung von Trassen bzw. zur zugesagten Nutzung von Kapazität in Serviceeinrichtungen eingreift und die Zugangsberechtigten an der Erfüllung ihrer vertraglichen Pflichten gegenüber deren Auftraggebern und Kunden hindert.

Hierdurch können sich betroffene EVU im Personenverkehr erheblichen Forderungen aus Fahrgastrechten gegenübersehen, während Güterverkehrsunternehmen für Folgeschäden durch verspätete Lieferungen (Just-in-time) haftbar gemacht werden könnten.

Die vorgesehene Entschädigungsmöglichkeit nach §§ 11; 12 EnSiG hat jedoch teils hohe Hürden bzw. ist an nicht zu erfüllende Voraussetzungen gebunden. Dabei erscheint der gesetzliche Verweis auf Ausgleichsansprüche „gegen den von der Priorisierungsmaßnahme Begünstigten“ als lebensfremd und unrealistisch. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn sich der Verordnungsgeber hier zu einer Anspruchsgrundlage für Entschädigungszahlungen der öffentlichen Hand hätte durchringen können.

Erweiterung der EnSiTrV und erste Erfahrungen

Bereits am 7. Oktober 2022 hat der Gesetzgeber den Weg zu einer Änderung der EnSiTrV frei gemacht:^[15] Demnach fallen unter die nach § 30 Abs. 1 Nr. 2 EnSiG^[16] priorisierte zu befördernden Energieträger künftig auch „Betriebs-, Hilfs- und Abfallstoffe, die für den Betrieb von Anlagen zur Energieerzeugung erforderlich sind oder bei dem Betrieb solcher Anlagen anfallen.“ Damit möchte die Bundesregierung sicherstellen, dass bei Engpässen im Schienengüterverkehr auch diejenigen Güter Vorrang genießen, die für die Luftreinhaltung von Anlagen zur Energieerzeugung benötigt werden (etwa bei der Abgasentschwefelung

von Kohlekraftwerken) oder die als Abfallprodukte bei der Energiegewinnung anfallen und entsorgt werden müssen.^[17]

Bedeutsam könnte dies etwa für den Transport von Branntkalk und Ammoniak werden: Erster wird benötigt, um Abgase in Kohlekraftwerken zu entschwefeln, während Ammoniak teils über Seehäfen importiert und zur Rauchgasreinigung von Kohlekraftwerken eingesetzt wird.^[18] Es ist zu erwarten, dass die EnSiTrV selbst nun kurzfristig um diese neuen Güter erweitert wird.

Hingegen wurde bereits am 27. Oktober 2022 das Enko-Netz (Anlage 1 der EnSiTrV) angepasst, indem weitere Relationen aufgenommen und bisherige Relationen teilweise präzisiert wurden.

Angekündigt war zudem aus Gründen der Planungssicherheit für Energieerzeuger und weitere Wirtschaftsunternehmen eine vorzeitige Verlängerung der EnSiTrV über den 28.02.2023 hinaus.^[19] Diese war jedoch legislativ Ende November 2022 noch nicht auf den Weg gebracht.

Erste Priorisierungsanträge wurden bereits Anfang September gestellt. Bis Ende November wurden nach Auskunft der DB Netz AG bis zu 23 Vorrang-Trassen pro Tag angemeldet, so dass sich die Zugzahlen mit

weniger als 1 Prozent am Gesamtaufkommen von durchschnittlich 3.600 Güterzügen pro Tag weiterhin auf niedrigem Niveau bewegen.

Bislang musste kein anderer Zug im Regelverkehr nach Netzfahrplan zugunsten eines sog. EnKo-Zuges ausfallen, und ebenso kam es bislang zu keinerlei nennenswerter Beeinträchtigung anderer Verkehre^[20] (und damit erst recht nicht zu Stornierungen bereits zugesagter Trassen im übrigen Schienenverkehr). Im Bereich von Serviceeinrichtungen wurde bis einschließlich 28. November 2022 noch gar keine Vorrang-Kapazität angemeldet. Von bislang insgesamt 228 eingegangenen EnKo-Nachweisen wurden 45 zurück gewiesen.^[21]

Kohle war die bisher weitaus überwiegend transportierte Gutart, wobei angesichts des Ende Mai gegen Russland verhängten Öl-Embargos der EU mit einem Anstieg von Rohöltransporten zu rechnen ist: Das Ölembargo beinhaltet eine Überbrückungszeit von sechs Monaten für die Einfuhr von Rohöl und acht Monate für Ölprodukte wie Benzin oder Diesel. Dies bedeutet, dass die Sanktionen erst ab 5. Dezember 2022 beziehungsweise ab 5. Februar 2023 gelten. Dies könnte unter Umständen dann erst Auswirkungen auf die Versorgung der Raffinerien in Leuna und Schwedt mit Rohöl haben, was Vorrangzüge erforderlich machen kann.



Bislang wurde überwiegend Kohle mit Vorrangzügen transportiert

Foto: DB AG/Walfgang Kieß

Fazit

Insgesamt bleibt abzuwarten, ob die EnSiTrV als Instrument zur logistischen Unterstützung bei der Bewältigung der Energiekrise eine große Rolle spielt – und wie diese aussehen wird, sollte es tatsächlich soweit kommen. Sollten jedoch vermehrt Priorisierungsanträge gestellt werden, sind Auswirkungen auf andere Verkehre nicht mehr auszuschließen – und

dann zeigt sich, wie tauglich der Instrumentenkasten des § 3 EnSiTrV ist. Im Zweifel helfen dabei die Juristen. ■

Dieser Artikel beruht auf einem Beitrag in „Netzwirtschaften & Recht“, Ausgabe 06/2022. Der Text wurde für die vorliegende Veröffentlichung überarbeitet und aktualisiert.

Quellen und Anmerkungen

- [1] BAnz AT 29.08.2022 V1 vom 29. August 2022, S. 1–13.
- [2] So lagen nach Angabe des Statistischen Bundesamtes die Energiepreise im August 2022 um 35,6 Prozent höher als im Vorjahresmonat (Pressemeldung Nr. 366 vom 30. August 2022). Importiertes Erdgas war im Mai 2022 um 235,6 Prozent (!) teurer als ein Jahr zuvor. In den „Fakten zur Gasversorgung“ des Statistischen Bundesamtes (veröffentlicht als Pressemeldung N 044 am 21. Juli 2022) heißt es: „Importiertes Erdgas war im Mai 2022 um 235,6 Prozent teurer als ein Jahr zuvor. Im Juni 2022 kostete Erdgas für die Industrie 182,6 Prozent mehr als im Juni 2021. Auf der Stufe des privaten Verbrauchs sind die hohen Preissteigerungen für Erdgas noch nicht in vollem Umfang angekommen: Der Verbraucherpreis für Erdgas lag im Juni 2022 um 60,7 Prozent über dem des Vorjahresmonats.“
- [3] In seiner zitierten Pressemeldung Nr. N 044 vom 21. Juli 2022 (Fn. 3) weist das Statistische Bundesamt darauf hin, dass Erdgas im Jahr 2020 mit einem Anteil von 31,2 Prozent wichtigster Energieträger in der Industrie war, während die privaten Haushalte 2019 mit 41,2 Prozent den größten Teil ihres Bedarfs an Wohnenergie durch Erdgas gedeckt haben. 13 Prozent des in Deutschland erzeugten und in das Stromnetz eingespeisten Stroms stammt im 1. Quartal 2022 aus Erdgas, wobei 2021 95 Prozent des Erdgases importiert wurden.
- [4] Zur Verdeutlichung der Auswirkungen sei auf folgendes hingewiesen: Von Januar bis Mai 2022 wurden insgesamt 82,4 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert, wovon alleine knapp 87 Prozent ganz oder teilweise auf Deutschlands wichtigster Binnenwasserstraße, dem Rhein, befördert wurden (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemeldung N 053 vom 26. August 2022). Die wichtigsten Güter, die zwischen Januar und Mai 2022 auf deutschen Wasserstraßen transportiert wurden, waren mit 11,6 Millionen Tonnen Kohle sowie flüssige Mineralölzeugnisse (11,5 Millionen Tonnen).
- [5] Vgl. § 30 Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 3 EnSiG.
- [6] Da diese Stückgüter nicht selten Transportgewichte von bis zu 400 Tonnen erreichen, ist häufig ein Transport nur auf der Schiene – und bei ausreichenden Wasserständen – per Binnenschiff möglich. Ein reibungsloser Ersatz im Falle eines Ausfalls eines Transformators, der unter anderem in Kraftwerken zur Spannungsumwandlung benötigt wird, ist notwendig, um die Versorgung mit Elektrizität zuverlässig abzusichern, vgl. § 2 Abs. 2 EnSiTrV.
- [7] Zur Definition siehe Anlage 1 ERegG: „Verzeichnis der Eisenbahnanlagen“.
- [8] Anlage 2 Nr. 2 ERegG erläutert, was im Einzelnen hierunter zu verstehen ist.
- [9] Für letztere ist sogar die Anmeldung vorübergehend ganz ausgesetzt.
- [10] <https://www.dbnetze.com/infrastruktur-de/Kundeninformationen/2022-KW46-SGV-Anpassung-Nachweis-Dokument-EnSiTrV-9353068#>
- [11] Nach § 1 Absatz 12 ERegG ist dies in der Regel das EVU, das den Transport operativ durchführt.
- [12] So jedenfalls die amtliche Begründung, S. 46.
- [13] Nach § 3 Absatz 6 EnSiTrV ist die Bundesnetzagentur über eine erfolgte Kündigung unverzüglich zu informieren, um dieser die Möglichkeit einer Prüfung der Rechtmäßigkeit der Kündigung einzuräumen. Die BNetzA ist nach §§ 30 Absatz 5 Satz 1 EnSiG; 4 EnSiTrV diejenige Behörde, die diese Rechtsverordnung ausführt.
- [14] Im Falle einer außerordentlichen Kündigung nach § 3 Absatz 4 stellt Absatz 5 klar, dass Zugtrassen, die den Streitkräften vorbehalten sind, nicht gekündigt werden dürfen; im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nach Absatz 3 sind militärisch veranlasste Verkehre jedoch zu berücksichtigen.
- [15] Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 479/22; Beschluss des Bundesrates, BR-Drs. 479/22 (Beschluss).
- [16] Rechtsgrundlage der EnSiTrV.
- [17] Hierzu hat der Verordnungsgeber ausgeführt, dass neben den Hauptenergieträgern Kohle und Mineralöl weitere Betriebs- und Hilfsstoffe benötigt werden, um „die jeweiligen Grenzwerte zur Luftreinhaltung sicherzustellen. Bei Engpässen im Schienen-güterverkehr kann es erforderlich werden, dass durch entsprechende Regelungen zum bevorzugten Transport auch von Betriebs- und Hilfsstoffen sichergestellt wird, dass Anlagen zur Energieerzeugung im vorgesehenen Umfang betrieben werden können, vgl. Begründung zum Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, BT-Drs. 20/3497, S. 23, 34 (zu Art. 1 Nr. 8 lit. a).
- [18] Hinsichtlich der Ergänzung um Abfallstoffe heißt es in der Gesetzesbegründung: „Zudem fallen Abfallstoffe an. Um zu verhindern, dass Anlagen zur Energieerzeugung den Betrieb drosseln oder reduzieren müssen, wenn Lager für Abfallstoffe an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und zudem Engpässe im Schienengüterverkehr bestehen, ermöglicht die Verordnungsermächtigung künftig auch hierzu Regelungen zu treffen.“
- [19] Nach § 30 Absatz 4 EnSiG ist hierfür die Zustimmung des Bundesrats nötig.
- [20] <https://bdi.eu/artikel/news/vorrang-fuer-energietransporte-auf-der-schiene/>
- [21] Teils fehlte die Angabe der Gutart, teils war die 10-Tages-Frist unterschritten; auch falsche Quelle-Senke-Relationen führten zur Zurückweisung eines EnKo-Antrags.