

Rechtsticker Nahverkehr

+++aktuelle Urteile+++neue Vorschriften+++Vergaben+++

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in Kraft

Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz – SaubFahrzeug-BeschG) ist zum 15.06.2021 in Kraft getreten (BGBl. I Nr. 31, 14.06.2021, S. 1691 ff.). Die mit dem Gesetz gleichzeitig verabschiedeten und verkündeten Änderungen an der Vergabeverordnung und der Sektorenverordnung treten am 02.08.2021 in Kraft.

Das Gesetz sieht Mindestvorgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen und bei Verkehrsdiensten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge vor. Es setzt gerade noch rechtzeitig die europäische „Clean Vehicles Directive“ (CVD) um. Die Mitgliedstaaten haben bis zum 02.08.2021 Zeit, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Die Überwachung der Mindestvorgaben obliegt in Deutschland den Bundesländern.

Die Mindestvorgaben sind stufenweise zu erfüllen: Vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 müssen zunächst im Bereich Busse der Fahrzeugklasse M3 45 % der beschafften Fahrzeuge sauber sein. Im nächsten Schritt erhöht sich die Vorgabe von 2026 bis 2030 auf 65 %. Als „sauber“ gelten Fahrzeuge, die alternative Antriebstechniken wie Elektrizität und Wasserstoff nutzen. Aber auch Erdgas, Flüssiggas und Biokraftstoffe sowie synthetische oder paraffinhaltige Kraftstoffe ohne Zusatz konventioneller fossiler Brennstoffe sind zugelassen.

Erprobungsklausel für Deutschlandtakt verabschiedet

Der Bundestag hat am 06.05.2021 einen Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts angenommen, der unter anderem eine „Erprobungsklausel“ für den Deutschlandtakt enthält.

Die Regelung soll erste Schritte zur Erprobung neuer Verfahren der Kapazitätszuweisung im Hinblick auf die Überlegungen zum Deutschlandtakt ermöglichen. Um einerseits Erkenntnisse für den Deutschlandtakt zu gewinnen sowie eine etappenweise Einführung zu ermöglichen und andererseits Pilotprojekte im Rahmen des europäischen Projektes TTR



Dr. Ute Jasper

Rebecca Dreps

Daniela A. Kreuels

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK
Düsseldorf

(„Redesign of the International Timetabling Process“) zu fördern, sollen auf bestimmten Strecken neue Kapazitätszuweisungsmodelle und Fahrplanerstellungsmodelle – in Abweichung von im Übrigen geltenden Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes – erprobt werden.

Auf Empfehlung des Verkehrsausschusses forderte der Bundestag die Bundesregierung auf, als nächstes einen Vorschlag für eine umfassendere Novellierung zum Eisenbahnregulierungsrecht vorzulegen, um die Verlagerung von weiteren Verkehren auf die klimafreundliche Schiene zu beschleunigen und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors Schiene weiter zu stärken. Damit will man auch den an den Deutschlandtakt gerichteten Erwartungen in Bezug auf eine bestmögliche Nutzung der Kapazität der Schieneninfrastruktur gerecht werden.

EuGH: Kartellrechtliche Kontrolle von SPNV-Nutzungsentgelten?

Das Kammergericht Berlin will den EuGH entscheiden lassen, ob Zivilgerichte die Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur nach den Maßstäben des Kartellrechts überprüfen dürfen (10.12.2020, 2 U 4/12 Kart).

Seit mehreren Jahren beschäftigen die Entgelte der DB Netz AG Behörden und Zivilgerichte. Der EuGH entschied 2017, dass eine zivilgerichtliche Billigkeitskontrolle nur nach vorheriger Befassung der Regulierungsstelle möglich sei. Der BGH hingegen befand im Jahr 2020, dass Nutzungsentgelte anhand des kartellrechtlichen Maßstabes auch ohne vorgegriffene Entscheidung der Bundesnetzagentur als Regulierungsstelle überprüfbar sind.

Das KG ist der Auffassung, dass sich die Argumente des EuGH zur Beschränkung der Billigkeitskontrolle auch auf die kartellrechtliche Prüfung der Nutzungsentgelte übertragen lassen. Das gilt vor allem für die Gefahr uneinheitlicher Entgelte. Ein Konflikt ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil kartellrechtlicher Rechtsschutz nur für die Vergangenheit wirkt.