

# **Verordnung**

## **der Bundesregierung**

### **Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten zur Sicherung der Energieversorgung**

(Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV)

#### **A. Problem und Ziel**

Aufgrund des Angriffskrieges von Russland gegen die Ukraine haben sich grundlegende Veränderungen im deutschen Energiesystem ergeben. Um eine unmittelbare Gefährdung oder Störung der Energieversorgung in Deutschland vorzubeugen, ist somit auch eine abweichende logistische Planung von Energietransporten und Großtransformatoren erforderlich geworden. Das Zusammenwirken verschiedener Faktoren wie niedrige Wasserstände und in der Folge verminderte Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt, verstärktem Bedarf an Kraftwerkskohle sowie an Mineralölprodukten wegen des Wechsels des Einsatzbrennstoffs zur Gaseinsparung und perspektivischer embargobedingtem Auslaufen des Rohölbezugs aus der Druschba-Pipeline und damit ausgelöster Schienenfolgeverkehre bei gleichzeitig stark beanspruchten Schienentransportkapazitäten kann zu einer Situation führen, bei der der Betrieb von Kraftwerken, Raffinerien, Stromnetzen und weiteren lebenswichtigen Betrieben ohne eine vorrangige Abwicklung von entsprechenden Verkehrsleistungen nicht mehr gewährleistet ist. Dies erfordert, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, auf deren Basis Transporte so vorrangig abgewickelt werden können, dass die Versorgung mit Energieträgern als übergreifendes gesellschaftliches Interesse gewährleistet bleibt.

#### **B. Lösung**

Der Entwurf sieht vor, dass schienengebundene Energieträgertransporte und der schienengebundene Transport von Großtransformatoren bei Gefährdung des sicheren und zuverlässigen Betriebs der Elektrizitätsversorgung vorrangig abgewickelt werden sollen. Sollte dadurch eine Beschränkung anderer Schienenverkehre erforderlich sein, wird ein abgestuftes Verfahren zur vorrangigen Abwicklung vorgesehen, um die Priorität von Energieträgertransporten und Großtransformatoren zu gewährleisten. Entschädigungen richten sich nach dem Energiesicherungsgesetz. Darüber hinausgehende Entschädigungen sind ausgeschlossen.

#### **C. Alternativen**

Untergesetzliche Maßnahmen, beispielsweise die Anpassung der Netznutzungsbedingungen der Bahn reichen als Instrumentarium allein nicht mehr aus, um das Ziel einer Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern und den Transport von Großtransformatoren zu erreichen. Für eine Beförderung derartiger Gütermengen und Sondertransporte kommen in der Praxis neben Schienengüterverkehren nur Binnenschifftransporte in Frage. Da die europäischen Binnenschifftransportkapazitäten durch reguläre Kohletransporte sowie durch den Angriffskrieg Russlands bedingte Getreidetransporte ohnehin stark ausgelastet sind und durch Niedrigwasserereignisse auch temporär eingeschränkt sein können, liegt der Fokus für die zusätzlichen Transportmengen zur Sicherung der Versorgung primär auf dem

Schienengüterverkehr. Um für daraus resultierende Engpasssituationen vorbereitet zu sein, bedarf es einer rechtlichen Grundlage für Eingriffe in den Schienenverkehr.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine. Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln im Bereich des Bundes ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszugleichen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Ein unmittelbarer Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht. Diese sind allenfalls durch den Ausfall von Schienenpersonenverkehren betroffen, die aufgrund der vorrangigen Abwicklung von Energietransporten auf der Schiene ersatzlos ausfallen bzw. zeitlich verschoben werden müssen. Hierdurch muss es jedoch nicht zwingend zu erhöhten Kosten oder sonstigem Aufwand kommen.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Insbesondere den Betreibern der Schienenwege kann durch die vorrangige Abwicklung von Energietransporten ein zusätzlicher Aufwand bei der Planung und Zuweisung von Zugtrassen entstehen. Der Energiewirtschaft – insbesondere den Kraftwerksbetreibern – und den Eisenbahnverkehrsunternehmen kann ein zusätzlicher Aufwand durch die Erstellung der nach § 1 der Verordnung erforderlichen Nachweise bzw. deren Weiterleitung an die Betreiber der Schienenwege entstehen. Darüber hinaus sind die Betreiber von Eisenbahnanlagen, die Betreiber von Serviceeinrichtungen und die Zugangsberechtigten zum Nachweis der Erforderlichkeit der vorrangigen Abwicklung auf Verlangen gegenüber der Regulierungsbehörde entsprechend § 4 der Verordnung verpflichtet, wodurch ein entsprechender Aufwand entstehen kann.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Ein Erfüllungsaufwand der Verwaltung kann insbesondere durch die Wahrnehmung der Befugnisse nach § 4 der Verordnung seitens der Regulierungsbehörde entstehen. Durch die Anforderung von Nachweisen gegenüber den Betreibern der Eisenbahnanlagen, den Betreibern von Serviceeinrichtungen und den Zugangsberechtigten, welche die Notwendigkeit einer vorrangigen Abwicklung der betreffenden Verkehre belegen, entsteht ein entsprechender Verwaltungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

# **Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten zur Sicherung der Energieversorgung**

## **(Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV)**

Vom ...

Auf Grund des § 30 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung Absatz 3 Satz 1 und 2 und Absatz 4 Satz 1 sowie mit § 1 Absatz 4 des Energiesicherungsgesetzes vom 20. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3681), von denen § 30 Absatz 1 Nummer 2, Absatz 3 Satz 1 und 2 und Absatz 4 Satz 1 durch Artikel 4 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. Juli 2022 (BGBl. I S. 1054) eingefügt worden ist, verordnet die Bundesregierung:

### § 1

#### **Vorrang von Energieträgertransporten**

(1) Schienengebundene Transporte von Erdöl und Erdölerzeugnissen sowie von sonstigen festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern oder von sonstigen Energien auf dem in der Anlage bezeichneten Energiekorridor-Netz (EnKo-Netz) sind von Betreibern von Eisenbahnanlagen und Betreibern von Serviceeinrichtungen mit planerischem Vorrang abzuwickeln.

(2) Die vorrangige Abwicklung nach Absatz 1 darf nur erfolgen, soweit dies zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern erforderlich ist. Dabei haben Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen jeweils darauf zu achten, dass der Ablauf anderer Verkehre nicht mehr beeinträchtigt wird, als dies zur Sicherstellung des übergeordneten Interesses der Versorgung mit Energieträgern erforderlich ist.

(3) Ein Transport nach Absatz 1 ist zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern im Sinne des Absatz 2 Satz 1 dann erforderlich, wenn der Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes durch einen geeigneten Nachweis nach Maßgabe des Absatzes 4 glaubhaft macht, dass der vorrangige Transport notwendig ist

1. zur Einhaltung der Bevorratungsverpflichtung eines Betreibers einer Anlage nach § 50b Absatz 2 des Energiewirtschaftsgesetzes oder zur Sicherstellung des unterbrechungsfreien Betriebs einer Anlage im Sinne des § 3 Nummer 18d des Energiewirtschaftsgesetzes,
2. zur Sicherstellung des unterbrechungsfreien Betriebs einer Mineralö Raffinerie,
3. zur Vermeidung des Leerstandes eines schienenversorgten Mineralöltanklagers oder
4. für den unterbrechungsfreien Betrieb sonstiger Anlagen, um diesen den Wechsel des Einsatzbrennstoffes zu ermöglichen, damit dieser für die Sicherstellung der Energieversorgung genutzt werden kann.

(4) Der Nachweis muss mit der Trassenanmeldung des Transportes beim Betreiber der Eisenbahnanlagen oder dem Betreiber der Serviceeinrichtung vorgelegt werden und

eine Bestätigung des Auftraggebers beinhalten, dass der angemeldete Transport die Voraussetzungen des Absatz 3 erfüllt. Die Trassenanmeldung muss spätestens mit einer Frist von zehn Kalendertagen vor Durchführung des Transportes erfolgen.

(5) Bei der Trassenanmeldung von Transporten nach Absatz 1 beim Betreiber von Eisenbahnanlagen hat die Anmeldung möglichst gesamthaft bezüglich des vollständigen Umlaufs des Transportes und damit für Last- und Leerverkehre zu erfolgen, um eine bestmögliche Planung der Trassen zu ermöglichen. Ganzzüge mit Energieträgern sind vorrangig abzuwickeln. Zusätzlich ist die benötigte Kapazität in Serviceeinrichtungen anzugeben. § 47 Absatz 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist mit der ergänzenden Maßgabe anzuwenden, dass der Betreiber von Eisenbahnanlagen, an den die Trassenanmeldung gerichtet wurde, die benötigte Kapazität in Serviceeinrichtungen an die jeweils betroffenen Betreiber von Serviceeinrichtungen weiterleitet.

(6) Die Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes sind auf Transporte nach Absatz 1 sowie für zur Durchführung dieser Transporte notwendige Vor- und Nachläufe nicht anzuwenden. Soweit es möglich ist, sollen Zugangsberechtigte keine lauten Güterwagen im Sinne des Schienenlärmschutzgesetzes einsetzen.

## § 2

### **Vorrang von Transporten von Großtransformatoren**

(1) Schienengebundene Transporte von Großtransformatoren sind von Betreibern von Eisenbahnanlagen und Betreibern von Serviceeinrichtungen mit planerischem Vorrang abzuwickeln.

(2) Die vorrangige Abwicklung nach Absatz 1 darf nur erfolgen, soweit durch einen verzögerten Transport des jeweiligen Großtransformators die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems gefährdet ist. Dabei haben Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen darauf zu achten, dass der Ablauf anderer Verkehre nicht mehr beeinträchtigt wird, als dies zur Sicherstellung des übergeordneten Interesses der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems erforderlich ist.

(3) Eine Gefährdung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems im Sinne des Absatzes 2 Satz 1 ist anzunehmen, wenn der Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes dies durch einen geeigneten Nachweis nach Maßgabe des Absatz 4 glaubhaft macht.

(4) Der Nachweis muss mit der Trassenanmeldung beim Betreiber der Eisenbahnanlage oder dem Betreiber einer Serviceeinrichtung vorgelegt werden und eine Bestätigung des Auftraggebers beinhalten, dass der angemeldete Transport die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt. Die Trassenanmeldung muss spätestens mit einer Frist von 30 Kalendertagen vor Durchführung des Transportes erfolgen.

(5) § 1 Absatz 5 und 6 ist entsprechend anzuwenden.

## § 3

### **Verfahren zur vorrangigen Abwicklung**

(1) Werden schienengebundene Transporte nach § 1 oder § 2 außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans angemeldet, die nur unter Einschränkung oder Beschränkung der

übrigen Verkehrsleistungen erbracht werden können, hat der zuständige Betreiber von Eisenbahnanlagen oder der zuständige Betreiber von Serviceeinrichtungen Maßnahmen zur Gewährung des Vorrangs in der Reihenfolge der Absätze 2 bis 4 zu prüfen:

(2) Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sowie auf Zuweisung von Kapazität in einer Serviceeinrichtung für Transporte nach § 1 oder § 2 ist im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten stattzugeben. Hierbei kann innerhalb eines zeitlichen Rahmens von bis zu zwei Stunden in Bezug auf die Abfahrtszeit von der beantragten Kapazität abgewichen werden.

(3) Ergeben sich bei der Fahrplannerstellung Unvereinbarkeiten zwischen Anträgen für Transporte nach § 1 oder § 2 und bestehenden Trassennutzungsverträgen oder bestehenden Verträgen zur Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, so sind die Anträge und die bestehenden Verträge zu koordinieren, um allen Anträgen im Rahmen der Koordination stattzugeben, soweit dies möglich ist.

(4) Ist eine einvernehmliche Regelung im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nach Absatz 3 zwischen den beteiligten Zugangsberechtigten im Sinne des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht möglich, können zur Gewährung des Vorranges von Transporten nach § 1 oder § 2 bereits vertraglich vereinbarte Zugtrassen oder bereits vertraglich vereinbarte Nutzungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden. Kann der Transport nach § 1 oder § 2 innerhalb des in Absatz 2 genannten zeitlichen Rahmens durch Kündigung verschiedener bestehender schon zugewiesener Zugtrassen oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ermöglicht werden, so ist die Auswahl diskriminierungsfrei nach dem Kriterium der bestmöglichen Kapazitätsnutzung zu treffen. In den Fällen des Satzes 1 ist den ursprünglichen Zugangsberechtigten mit der Kündigung zugleich ein Angebot über eine ersatzweise Zugtrasse oder ersatzweise Kapazitätszuweisung in einer Serviceeinrichtung zu unterbreiten, sofern entsprechende Kapazität verfügbar ist.

(5) Im Fall des Absatzes 4 bleiben Trassen, die Transporten nach der Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte zugewiesen sind, unberührt.

(6) Jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen oder jeder Betreiber von Serviceeinrichtungen, der Maßnahmen nach Absatz 4 ergriffen hat, hat unverzüglich die Bundesnetzagentur über die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

## § 4

### **Befugnisse der Regulierungsbehörde**

(1) Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen kann von den Betreibern von Eisenbahnanlagen, den Betreibern einer Serviceeinrichtung und den Zugangsberechtigten im Sinne des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes nach einer Unterrichtung nach § 3 Absatz 6 die Vorlage der Nachweise nach § 1 Absatz 3 oder § 2 Absatz 3 sowie der Kündigungsgründe nach § 3 Absatz 4 verlangen, die die Erforderlichkeit der getroffenen Maßnahmen belegen.

(2) Im Übrigen gelten die Vorschriften des Kapitels 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes entsprechend, soweit in dieser Verordnung oder im Energiesicherungsgesetz nichts Abweichendes geregelt ist.

§ 5

**Ausschluss der Haftung**

Schadenersatzansprüche gegen Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen, die sich aufgrund von Handlungen nach dieser Verordnung ergeben, sind ausgeschlossen. Der Ausschluss gilt nicht für Schadenersatzansprüche aus grob fahrlässiger oder vorsätzlicher Verletzung von Pflichten dieser Verordnung durch Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen

§ 6

**Übertragung der Befugnis zum Erlass von Rechtsverordnungen**

Dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird die Befugnis übertragen, durch Rechtsverordnung nach § 30 Absatz 1 Nummer 2 des Energiesicherungsgesetzes die Anlage ganz oder teilweise zu ändern.

§ 7

**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Diese Verordnung tritt mit Ablauf des ..... [*Einsetzen: Datum des Tages des sechsten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des dem Tag des Inkrafttretens vorhergehenden Tages übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertag am Ende dieses Monats nicht gibt, des letzten Tages dieses Kalendermonats, oder wenn die Verordnung am ersten Tag eines Kalendermonats in Kraft tritt, des letzten Tages des fünften auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats*] außer Kraft, sofern nicht mit Zustimmung des Bundesrates etwas anderes verordnet wird.

## Anlage 1

(zu § 1 Absatz 1 und § 6)

### Energiekorridor-Netz

Erdöl- und Erdölerzeugnisse

Quelle	Senke
AHAR (Hmb-Harburg)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
AHAR (Hmb-Harburg)	AWLA (Westerland(Sylt))
AHAR (Hmb-Harburg)	BBTZ (Bln-Britz)
AHAR (Hmb-Harburg)	BRUH (Bln-Ruhleben)
AHAR (Hmb-Harburg)	DMVD (Rhäsa Werkbf)
AHAR (Hmb-Harburg)	EMAM (Marl Mitte)
AHAR (Hmb-Harburg)	FKBH (Ksl-Bettenhausen)
AHAR (Hmb-Harburg)	HLI (Hannover-Linden)
AHAR (Hmb-Harburg)	HS (Seelze)
AHAR (Hmb-Harburg)	HSW (Sz-Watenstedt)
AHAR (Hmb-Harburg)	KGOF (Köln-Godorf)
AHAR (Hmb-Harburg)	LBWE (Böhlen Werke)
AHAR (Hmb-Harburg)	LGA (Gardelegen)
AHAR (Hmb-Harburg)	LMR (Mg-Rothensee)
AHAR (Hmb-Harburg)	RLB G (Ludwigs BASF Gbf)
AHAR (Hmb-Harburg)	UEE (Ebeleben)
AHE (Hemmingstedt)	ABK (Brunsbüttel)
AHE (Hemmingstedt)	AWLA (Westerland(Sylt))
AHE (Hemmingstedt)	RMG (Mannheim Hgbf)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	BMF (Bln-Marienfelde)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	BRUH (Bln-Ruhleben)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	BWF (Bln Westhafen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	DCF (Cunnersdorf b Ka)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	DNO (Nossen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	EDRH (Du-Ruhrort Hafen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HBDD (Beddingen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HLI (Hannover-Linden)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HLIH (Han-Linden Hafen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HO (Osnabrück Hbf)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HS (Seelze)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HSAL (Salzbergen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	HSR (Seelze Mitte)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	LMR (Mg-Rothensee)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	LSD (Schkeuditz)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	MMBH (Mü-Milbertshofen)



AHOS (Hmb Hohe Schaar)	MND (Neustadt (Donau))
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	NFUA (Fürth-UntfürbgA)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	NWR (Würzburg Rbf)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	RKW (Karlsruhe West)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	RSP (Speyer Hbf)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	TAIS (Shell Altmanshofen)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	TOR (Ostrach)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	UEM (Emleben)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	UGLB (Gera-Langenberg)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	UGO (Gotha)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	ULH (Werkbf Lederhose)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	UNP (Niederpöllnitz)
AHOS (Hmb Hohe Schaar)	WLA (Laage (Meckl))
AWHOO (Altenwerder Ost)	HSAL (Salzbergen)
BRUH (Bln-Ruhleben)	WSD (Stendell(PCK))
BRUH (Bln-Ruhleben)	YLLAL (Leuna Strw)
BXH (Horka Grenze)	MWCK (Wackerwerk)
DXS (Bad Schandau Gr)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
DXS (Bad Schandau Gr)	HSZB (Sz-Beddingen Hf)
DXS (Bad Schandau Gr)	LMR (Mg-Rothensee)
DXS (Bad Schandau Gr)	UEM (Emleben)
EEVL (Essen-Vogelheim)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
EG (Gelsenk Hbf)	TSH (Stuttgart Hafen)
EGBK (Ge-Bismarck)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
EGBK (Ge-Bismarck)	FKBH (Ksl-Bettenhausen)
EGBK (Ge-Bismarck)	HS (Seelze)
EGBK (Ge-Bismarck)	MA (Augsburg Hbf)
EGBK (Ge-Bismarck)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
EGBK (Ge-Bismarck)	NDH (Deggendorf Hafen)
EGBK (Ge-Bismarck)	NNET (Eibach Üst)
EGBK (Ge-Bismarck)	NNET (Eibach Üst)
EGBK (Ge-Bismarck)	RBA (Basel Bad Rbf)
FFH (Flörsheim (Main))	BMF (Bln-Marienfelde)
FFH (Flörsheim (Main))	HLIH (Han-Linden Hafen)
FFH (Flörsheim (Main))	MMBH (Mü-Milbertshofen)
FFH (Flörsheim (Main))	NWR (Würzburg Rbf)
FFH (Flörsheim (Main))	TAIS (Shell Altmanshofen)
FMB (Mz-Bischofsheim)	FKBH (Ksl-Bettenhausen)
FMB (Mz-Bischofsheim)	KBEN (Bendorf (Rhein))
FMB (Mz-Bischofsheim)	LSD (Schkeuditz)
FMB (Mz-Bischofsheim)	MKP (Kempten (A) Hbf)
FMB (Mz-Bischofsheim)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
FMB (Mz-Bischofsheim)	RBA (Basel Bad Rbf)
FMB (Mz-Bischofsheim)	TP (Plochingen)
FMG (Mz-Gustavsburg)	TSH (Stuttgart Hafen)

HBAG (Barenburg)	HHOH (Holthausen (Ems))
HBDD (Beddingen)	HLIG (Lingen (Ems))
HBI (Brm Inlandshafen)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
HBI (Brm Inlandshafen)	HLIH (Han-Linden Hafen)
HBI (Brm Inlandshafen)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
HBI (Brm Inlandshafen)	NWR (Würzburg Rbf)
HBI (Brm Inlandshafen)	TAIS (Shell Altmanshofen)
HBI (Brm Inlandshafen)	UEM (Emleben)
HGRK (Großenkneten)	FHOE (Ff-Höchst)
HGRK (Großenkneten)	HNBG (Nienburg (Weser))
HGRK (Großenkneten)	LLWS (Leuna Werke Süd)
HGRK (Großenkneten)	RLB G (Ludwigs BASF Gbf)
HGRK (Großenkneten)	RLB W (Ludwig BASF Werk)
HHOH (Holthausen (Ems))	DCF (Cunnersdorf b Ka)
HHOH (Holthausen (Ems))	FKBH (Ksl-Bettenhausen)
HHOH (Holthausen (Ems))	FMB (Mz-Bischofsheim)
HHOH (Holthausen (Ems))	HS (Seelze)
HHOH (Holthausen (Ems))	LSD (Schkeuditz)
HLIG (Lingen (Ems))	BWF (Bln Westhafen)
HLIG (Lingen (Ems))	TSH (Stuttgart Hafen)
HMI (Misburg)	HHOH (Holthausen (Ems))
HSR (Seelze Mitte)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
HSR (Seelze Mitte)	HLIG (Lingen (Ems))
HSR (Seelze Mitte)	WSD (Stendell(PCK))
HWOE (Wilhvv Ölweiche)	LSD (Schkeuditz)
HWOE (Wilhvv Ölweiche)	NHO (Hof Hbf)
HXB (Bad Bentheim Gr)	HLI (Hannover-Linden)
HXB (Bad Bentheim Gr)	HSW (Sz-Watenstedt)
HXB (Bad Bentheim Gr)	LMR (Mg-Rothensee)
HXB (Bad Bentheim Gr)	UEM (Emleben)
KDO (Dormagen)	MWCK (Wackerwerk)
KKE (Köln Eifeltor)	MWCK (Wackerwerk)
KNH (Neuss Hessor)	HSAL (Salzbergen)
KNH (Neuss Hessor)	YLLAL (Leuna Strw)
KWSL (Wesseling)	DNO (Nossen)
KWSL (Wesseling)	HLIH (Han-Linden Hafen)
KWSL (Wesseling)	LMR (Mg-Rothensee)
KWSL (Wesseling)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
KWSL (Wesseling)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
KWSL (Wesseling)	MWCK (Wackerwerk)
KWSL (Wesseling)	NDG (Deggendorf Hbf)
KWSL (Wesseling)	NDH (Deggendorf Hafen)
KWSL (Wesseling)	NF (Fürth (Bay) Hbf)
KWSL (Wesseling)	NMR (Marktrechwitz)
KWSL (Wesseling)	NWR (Würzburg Rbf)
KWSL (Wesseling)	TAIS (Shell Altmanshofen)

KWSL (Wesseling)	TBM (Bietigheim-Biss)
KWSL (Wesseling)	TMB (Marbach (Neckar))
KWSL (Wesseling)	TSH (Stuttgart Hafen)
KWSL (Wesseling)	TSV (Stg-Vaihingen)
KWSL (Wesseling)	TU (Ulm Hbf)
KWSL (Wesseling)	TUD (Ulm-Donautal)
KXAW (Aachen West Gr)	MFE (Mü-Feldmoching)
KXAW (Aachen West Gr)	NFUA (Fürth-UntföhrbgA)
KXAW (Aachen West Gr)	NNEI (Nürnberg-Eibach)
KXAW (Aachen West Gr)	TSH (Stuttgart Hafen)
LBT (Bitterfeld)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
LGC (Großkorbetha)	BFP (Frankfurt (O))
LGC (Großkorbetha)	BRUH (Bln-Ruhleben)
LGC (Großkorbetha)	DDRE (Dresden)
LGC (Großkorbetha)	DMVD (Rhäsa Werkbf)
LGC (Großkorbetha)	DSA (Bad Schandau)
LGC (Großkorbetha)	EDG (Duisburg Hbf)
LGC (Großkorbetha)	EGBW (Gladbeck West)
LGC (Großkorbetha)	FB (Bebra)
LGC (Großkorbetha)	FG (Gießen)
LGC (Großkorbetha)	FH (Hanau Hbf)
LGC (Großkorbetha)	HBR (Bremen Rbf)
LGC (Großkorbetha)	HLI (Hannover-Linden)
LGC (Großkorbetha)	KBEN (Bendorf (Rhein))
LGC (Großkorbetha)	LM (Magdeburg Hbf)
LGC (Großkorbetha)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
LGC (Großkorbetha)	MFL (Freilassing)
LGC (Großkorbetha)	MH (München Hbf)
LGC (Großkorbetha)	MKI (Kiefersfelden)
LGC (Großkorbetha)	NDH (Deggendorf Hafen)
LGC (Großkorbetha)	NF G (Fürth (Bay) Gbf)
LGC (Großkorbetha)	NHO (Hof Hbf)
LGC (Großkorbetha)	NS (Schweinfurt Hbf)
LGC (Großkorbetha)	NWH (Würzburg Hbf)
LGC (Großkorbetha)	RKHF (Karlsruhe Hafen)
LGC (Großkorbetha)	RKL (Kehl)
LGC (Großkorbetha)	RMG (Mannheim Hgbf)
LGC (Großkorbetha)	TH G (Heilbronn Gbf)
LGC (Großkorbetha)	UEM (Emleben)
LGC (Großkorbetha)	UGLB (Gera-Langenberg)
LGC (Großkorbetha)	UNP (Niederpöllnitz)
LGC (Großkorbetha)	WRS (Rostock Seehafen)
LLWN (Leuna Werke Nord)	MND (Neustadt (Donau))
LLWN (Leuna Werke Nord)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
LLWS (Leuna Werke Süd)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
MERN (Ernsgaden)	MMBH (Mü-Milbertshofen)

MERN (Ernsgaden)	NWR (Würzburg Rbf)
MERN (Ernsgaden)	TAIS (Shell Altmanshofen)
MFH (München-Freiham)	MWCK (Wackerwerk)
MFK (Feldkirchen b Mü)	MKI (Kiefersfelden)
MFK (Feldkirchen b Mü)	MLIR (Lindau-Reutin)
MFK (Feldkirchen b Mü)	MWCK (Wackerwerk)
MGRO (Großaitingen)	HHOH (Holthausen (Ems))
MIH (Ingolstadt Hbf)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
MIH (Ingolstadt Hbf)	DNO (Nossen)
MIH (Ingolstadt Hbf)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
MIH (Ingolstadt Hbf)	NWR (Würzburg Rbf)
MIN (Ingolstadt Nord)	FMG (Mz-Gustavsburg)
MIN (Ingolstadt Nord)	KBEN (Bendorf (Rhein))
MIN (Ingolstadt Nord)	MFH (München-Freiham)
MIN (Ingolstadt Nord)	MKI (Kiefersfelden)
MIN (Ingolstadt Nord)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
MIN (Ingolstadt Nord)	MND (Neustadt (Donau))
MIN (Ingolstadt Nord)	MWCK (Wackerwerk)
MIN (Ingolstadt Nord)	NEEH (Nürnberg Hafen)
MIN (Ingolstadt Nord)	NPA (Passau Hbf)
MIN (Ingolstadt Nord)	RKHF (Karlsruhe Hafen)
MIN (Ingolstadt Nord)	RMA (Mannheim-Rheinau)
MIN (Ingolstadt Nord)	RSP (Speyer Hbf)
MIN (Ingolstadt Nord)	TSH (Stuttgart Hafen)
MMBH (Mü-Milbertshofen)	FMG (Mz-Gustavsburg)
MMBH (Mü-Milbertshofen)	MIN (Ingolstadt Nord)
MMBH (Mü-Milbertshofen)	RKRR (Kar Rheinbr Raff)
MMBH (Mü-Milbertshofen)	WSD (Stendell(PCK))
MMBH (Mü-Milbertshofen)	YLLAL (Leuna Strw)
MMST (Münchsmünster)	MWCK (Wackerwerk)
MND (Neustadt (Donau))	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
MND (Neustadt (Donau))	DMVD (Rhäsa Werkbf)
MND (Neustadt (Donau))	EDRH (Du-Ruhrort Hafen)
MND (Neustadt (Donau))	FK (Kassel Hbf)
MND (Neustadt (Donau))	FMB (Mz-Bischofsheim)
MND (Neustadt (Donau))	HLI (Hannover-Linden)
MND (Neustadt (Donau))	HLIH (Han-Linden Hafen)
MND (Neustadt (Donau))	HSGG (Salzgitter DB-Gr)
MND (Neustadt (Donau))	KBEN (Bendorf (Rhein))
MND (Neustadt (Donau))	LMR (Mg-Rothensee)
MND (Neustadt (Donau))	MAOB (Augsb-Oberhausen)
MND (Neustadt (Donau))	MFE (Mü-Feldmoching)
MND (Neustadt (Donau))	MFTL (Fih Mü Tanklager)
MND (Neustadt (Donau))	MIN (Ingolstadt Nord)
MND (Neustadt (Donau))	MKP (Kempten (A) Hbf)
MND (Neustadt (Donau))	MMBH (Mü-Milbertshofen)

MND (Neustadt (Donau))	MND (Neustadt (Donau))
MND (Neustadt (Donau))	MVRW (Vohbg Bayernoil)
MND (Neustadt (Donau))	MWCK (Wackerwerk)
MND (Neustadt (Donau))	NFUA (Fürth-UntfürbgA)
MND (Neustadt (Donau))	NMR (Marktrechwitz)
MND (Neustadt (Donau))	NEEH (Nürnberg Hafen)
MND (Neustadt (Donau))	NEI (Nürnberg-Eibach)
MND (Neustadt (Donau))	NRH (Regensburg Hbf)
MND (Neustadt (Donau))	NWR (Würzburg Rbf)
MND (Neustadt (Donau))	NWR U (Würzbg Rbf Zell)
MND (Neustadt (Donau))	RKHF (Karlsruhe Hafen)
MND (Neustadt (Donau))	RMKL (Mannh-Käfertal)
MND (Neustadt (Donau))	RSP (Speyer Hbf)
MND (Neustadt (Donau))	RSPN (Speyer Nord-West)
MND (Neustadt (Donau))	TAIS (Shell Altmanshofen)
MND (Neustadt (Donau))	TSH (Stuttgart Hafen)
MND (Neustadt (Donau))	TSV (Stg-Vaihingen)
MND (Neustadt (Donau))	UEM (Emleben)
MND (Neustadt (Donau))	UG (Gera Hbf)
MUHN (Unterhausen/Bay)	MFTL (Flh Mü Tanklager)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	BFHS (Schönefd T5 F-B)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	DCF (Cunnersdorf b Ka)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	DMVD (Rhäsa Werkbf)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	HBI (Brm Inlandshafen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	HLIH (Han-Linden Hafen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	HSGG (Salzgitter DB-Gr)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	KNH (Neuss Hessor)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	LMR (Mg-Rothensee)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	LSD (Schkeuditz)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	MFTL (Flh Mü Tanklager)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	MKP (Kempten (A) Hbf)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	MWCK (Wackerwerk)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NDH (Deggendorf Hafen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NFUA (Fürth-UntfürbgA)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NMR (Marktrechwitz)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NEEH (Nürnberg Hafen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NRH (Regensburg Hbf)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	NWR U (Würzbg Rbf Zell)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	RKHF (Karlsruhe Hafen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	RMKL (Mannh-Käfertal)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	RSP (Speyer Hbf)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	TAIS (Shell Altmanshofen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	TSH (Stuttgart Hafen)

MVRW (Vohbg Bayernoil)	TSV (Stg-Vaihingen)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	TUD (Ulm-Donautal)
MVRW (Vohbg Bayernoil)	UG (Gera Hbf)
MWCK (Wackerwerk)	BRUH (Bln-Ruhleben)
MWCK (Wackerwerk)	EDRH (Du-Ruhrort Hafen)
MWCK (Wackerwerk)	HLNG (Langelsheim)
MWCK (Wackerwerk)	LBO (Böhlen (b Lpz))
MWCK (Wackerwerk)	LBW (Buna Werke)
MWCK (Wackerwerk)	RLB (Ludwig.(Rh)BASF)
MWCK (Wackerwerk)	RMA (Mannheim-Rheinau)
MWCK (Wackerwerk)	RMG (Mannheim Hgbf)
MXS (Simbach (Inn) Gr)	MWCK (Wackerwerk)
NNG (Nürnberg Hgbf)	EG (Gelsenk Hbf)
NNG (Nürnberg Hgbf)	FMG (Mz-Gustavsburg)
NNG (Nürnberg Hgbf)	MIN (Ingolstadt Nord)
NOF (Ochsenfurt)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
NOH (Oberhaid)	BFHS (Schönefd T5 F-B)
NOH (Oberhaid)	DDRE (Dresden)
NOH (Oberhaid)	LMR (Mg-Rothensee)
NOH (Oberhaid)	MH (München Hbf)
NOH (Oberhaid)	NFUA (Fürth-UntfürbgA)
NOH (Oberhaid)	NN (Nürnberg Hbf)
NOH (Oberhaid)	RSP (Speyer Hbf)
NOH (Oberhaid)	UEM (Emleben)
NOH (Oberhaid)	ULH (Werkbf Lederhose)
NWH (Würzburg Hbf)	MND (Neustadt (Donau))
NXSG (Schirnding Grenz)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
NXSG (Schirnding Grenz)	HSZB (Sz-Beddingen Hf)
NXSG (Schirnding Grenz)	LMR (Mg-Rothensee)
NXSG (Schirnding Grenz)	UEM (Emleben)
RKHF (Karlsruhe Hafen)	UGO (Gotha)
RKIN (Kar-Knielingen)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
RKIN (Kar-Knielingen)	DNO (Nossen)
RKIN (Kar-Knielingen)	EDRH (Du-Ruhrort Hafen)
RKIN (Kar-Knielingen)	FSWR (Schwarzenbach)
RKIN (Kar-Knielingen)	HLIH (Han-Linden Hafen)
RKIN (Kar-Knielingen)	KDO (Dormagen)
RKIN (Kar-Knielingen)	KWSL (Wesseling)
RKIN (Kar-Knielingen)	LBWE (Böhlen Werke)
RKIN (Kar-Knielingen)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
RKIN (Kar-Knielingen)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
RKIN (Kar-Knielingen)	NDG (Deggendorf Hbf)
RKIN (Kar-Knielingen)	NF (Fürth (Bay) Hbf)
RKIN (Kar-Knielingen)	NEEH (Nürnberg Hafen)
RKIN (Kar-Knielingen)	NWR (Würzburg Rbf)
RKIN (Kar-Knielingen)	RKHF (Karlsruhe Hafen)

RKIN (Kar-Knielingen)	RKIN (Kar-Knielingen)
RKIN (Kar-Knielingen)	RMA (Mannheim-Rheinau)
RKIN (Kar-Knielingen)	TAIS (Shell Altmanshofen)
RKIN (Kar-Knielingen)	TBM (Bietigheim-Biss)
RKIN (Kar-Knielingen)	TP (Plochingen)
RKIN (Kar-Knielingen)	TSH (Stuttgart Hafen)
RKIN (Kar-Knielingen)	TSV (Stg-Vaihingen)
RKIN (Kar-Knielingen)	TU (Ulm Hbf)
RKIN (Kar-Knielingen)	UEM (Emleben)
RKOR (Kork)	LSD (Schkeuditz)
RKOR (Kork)	RBA (Basel Bad Rbf)
RKR (Karlsruhe Gbf)	KBEN (Bendorf (Rhein))
RKR (Karlsruhe Gbf)	TUD (Ulm-Donautal)
RKRR (Kar Rheinbr Raff)	NFUA (Fürth-UntföhrbgA)
RKRR (Kar Rheinbr Raff)	TSH (Stuttgart Hafen)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	MAOB (Augsb-Oberhausen)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	MMBH (Mü-Milbertshofen)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	NF (Fürth (Bay) Hbf)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	NWR (Würzburg Rbf)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TAIS (Shell Altmanshofen)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TBM (Bietigheim-Biss)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TMB (Marbach (Neckar))
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TSV (Stg-Vaihingen)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TU (Ulm Hbf)
RLUR (Lu-Rheingönheim)	TUD (Ulm-Donautal)
RMA (Mannheim-Rheinau)	NWR (Würzburg Rbf)
RSP (Speyer Hbf)	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
RSP (Speyer Hbf)	HNO (Nordenham)
RSP (Speyer Hbf)	MFTL (Fih Mü Tanklager)
RSP (Speyer Hbf)	MWCK (Wackerwerk)
TP (Plochingen)	FMG (Mz-Gustavsburg)
WRS (Rostock Seehafen)	BWF (Bln Westhafen)
WSD (Stendell(PCK))	AHDN (Heidenau (Harb))
WSD (Stendell(PCK))	AHOS (Hmb Hohe Schaar)
WSD (Stendell(PCK))	AWLA (Westerland(Sylt))
WSD (Stendell(PCK))	BMF (Bln-Marienfelde)
WSD (Stendell(PCK))	BMOA (Bln-Moabit)
WSD (Stendell(PCK))	BQFH (Bln Schönefd LGr)
WSD (Stendell(PCK))	BRUH (Bln-Ruhleben)
WSD (Stendell(PCK))	BSE (Seddin)
WSD (Stendell(PCK))	BWF (Bln Westhafen)
WSD (Stendell(PCK))	DCF (Cunnersdorf b Ka)
WSD (Stendell(PCK))	DMVD (Rhäsa Werkbf)
WSD (Stendell(PCK))	DNO (Nossen)
WSD (Stendell(PCK))	EDRH (Du-Ruhrort Hafen)
WSD (Stendell(PCK))	FHOE (Ff-Höchst)

WSD (Stendell(PCK))	FMB (Mz-Bischofsheim)
WSD (Stendell(PCK))	HBI (Brm Inlandshafen)
WSD (Stendell(PCK))	HLI (Hannover-Linden)
WSD (Stendell(PCK))	HLIB (Liebenau (Han))
WSD (Stendell(PCK))	HLIH (Han-Linden Hafen)
WSD (Stendell(PCK))	HNO (Nordenham)
WSD (Stendell(PCK))	HSGG (Salzgitter DB-Gr)
WSD (Stendell(PCK))	HSR (Seelze Mitte)
WSD (Stendell(PCK))	HSR (Seelze Mitte)
WSD (Stendell(PCK))	HSZB (Sz-Beddingen Hf)
WSD (Stendell(PCK))	HWOE (Wilhvh Ölweiche)
WSD (Stendell(PCK))	KDO (Dormagen)
WSD (Stendell(PCK))	KKNI (Köln-Niehl)
WSD (Stendell(PCK))	KWSL (Wesseling)
WSD (Stendell(PCK))	LBWE (Böhlen Werke)
WSD (Stendell(PCK))	LGC (Großkorbetha)
WSD (Stendell(PCK))	LLWS (Leuna Werke Süd)
WSD (Stendell(PCK))	LMR (Mg-Rothensee)
WSD (Stendell(PCK))	MAOB (Augsb-Oberhausen)
WSD (Stendell(PCK))	MMBH (Mü-Milbertshofen)
WSD (Stendell(PCK))	MND (Neustadt (Donau))
WSD (Stendell(PCK))	MP (München-Pasing)
WSD (Stendell(PCK))	NDG (Deggendorf Hbf)
WSD (Stendell(PCK))	NF G (Fürth (Bay) Gbf)
WSD (Stendell(PCK))	NF (Fürth (Bay) Hbf)
WSD (Stendell(PCK))	NFUA (Fürth-UntförgbA)
WSD (Stendell(PCK))	NMR (Marktrechwitz)
WSD (Stendell(PCK))	NWH F (Würzbg Hbf Zell)
WSD (Stendell(PCK))	NWR (Würzburg Rbf)
WSD (Stendell(PCK))	RK (Karlsruhe Hbf)
WSD (Stendell(PCK))	RKHF (Karlsruhe Hafen)
WSD (Stendell(PCK))	RLB G (Ludwigs BASF Gbf)
WSD (Stendell(PCK))	RMA (Mannheim-Rheinau)
WSD (Stendell(PCK))	TAIS (Shell Altmanshofen)
WSD (Stendell(PCK))	TSH (Stuttgart Hafen)
WSD (Stendell(PCK))	TSV (Stg-Vaihingen)
WSD (Stendell(PCK))	TUD (Ulm-Donautal)
WSD (Stendell(PCK))	UEM (Emleben)
WSD (Stendell(PCK))	UG (Gera Hbf)
WSD (Stendell(PCK))	UGO (Gotha)
WSD (Stendell(PCK))	ULH (Werkbf Lederhose)
WSD (Stendell(PCK))	WRS (Rostock Seehafen)
XAWK (Wien Donaukaibf)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
XNRC (Rotterdam C)	MND (Neustadt (Donau))
XNRC (Rotterdam C)	MVRW (Vohbg Bayernoil)
XSZH (Zürich HB)	MVRW (Vohbg Bayernoil)



Sonstige Energieträger, insbesondere Kohle

<b>Quelle</b>	<b>Senke</b>
HNO (Nordenham)	HNH (Hannover Nordhafen)
HWOE (Wilhelmshaven Ölweiche)	HNH (Hannover Nordhafen)
EXEM (Emmerich Grenze)	RMA (Mannheim Rheinau)
EDRH (Duisburg Ruhrort-Hafen)	RMA (Mannheim Rheinau)
KAW (Aachen West)	RMA (Mannheim Rheinau)
RLB (Ludwigshafen Basf)	RMA (Mannheim Rheinau)
EXEM (Emmerich Grenze)	MJK (München Johanneskirchen)
KMO G (Moers Gbf)	MJK (München Johanneskirchen)
EXEM (Emmerich Grenze)	EMSI (Marl-Sinsen)
KAW (Aachen West)	EMSI (Marl-Sinsen)
KFRE (Frechen)	FKNZ (Kassel-Niederzwehren)
DXS (Bad Schandau)	FKNZ (Kassel-Niederzwehren)
ELUS (Lünen-Süd)	BZW (Ziltendorf EKO)
BSPE (Spreewitz)	BZW (Ziltendorf EKO)
BODK (Frankfurt Oder-Oderbrücke)	BZW (Ziltendorf EKO)
KMO G (Moers Gbf)	THG (Heilbronn Gbf)
KMO G (Moers Gbf)	EWAW (Wanne Westhafen)
EXEM (Emmerich Grenze)	SFH (Fürstenhausen)
EXEM (Emmerich Grenze)	SNK (Neunkirchen Saar)
KMO G (Moers Gbf)	HLIG (Lingen Ems)
EXEM (Emmerich Grenze)	STR (Trier Hbf)
EXEM (Emmerich Grenze)	NMR (Marktedwitz)
KMO G (Moers Gbf)	NMR (Marktedwitz)
KMO G (Moers Gbf)	ELUE (Lünen Hbf)
EXEM (Emmerich Grenze)	TWH (Wahlheim Württ)
EXEM (Emmerich Grenze)	MFH (München Freiham)
KMO G (Moers Gbf)	MFH (München Freiham)
EXEM (Emmerich Grenze)	SMER (Merchweiler)
EXEM (Emmerich Grenze)	EHEN (Herne)
EXEM (Emmerich Grenze)	SBX (Bexbach)
HWOE (Wilhelmshaven Ölweiche)	HLAD (Petershagen-Lahde)
EXEM (Emmerich Grenze)	FGK (Großkrotzenburg)
EXEM (Emmerich Grenze)	EGBW (Gladbeck-West)
HWOE (Wilhelmshaven Ölweiche)	MAGB (Anglberg)
EXEM (Emmerich Grenze)	MAGB (Anglberg)
LWBU (Webau)	LBW (Buna)
HWOE (Wilhelmshaven Ölweiche)	TP (Plochingen)
KMO G (Moers Gbf)	RKHF (Karlsruhe Hafen)
KMO G (Moers Gbf)	SGBG (Göttelborn)
EXEM (Emmerich Grenze)	SGBG (Göttelborn)
LWBU (Webau)	LBW (Schkopau)
LPR (Profen)	DKW (Chemnitz Küchwald)

1)

---

<sup>1)</sup> Abkürzungen richten sich nach RL 100, veröffentlicht unter <https://data.deutschebahn.com/dataset/data-betriebsstellen.html>.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Aufgrund des Angriffskrieges von Russland gegen die Ukraine haben sich grundlegende Veränderungen im deutschen Energiesystem ergeben. Um eine unmittelbare Gefährdung oder Störung der Energieversorgung in Deutschland zu vermeiden ist somit auch eine abweichende logistische Planung von Energieträgertransporten erforderlich geworden. Das Zusammenspiel verschiedener Faktoren wie niedrige Wasserstände und in der Folge verminderte Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt, verstärktem Bedarf an Kraftwerkskohle sowie an Mineralölprodukten wegen des Wechsels des Einsatzbrennstoffs zur Gaseinsparung und perspektivischer embargobedingtem Auslaufen des Rohölbezugs aus der Druschba-Pipeline und damit ausgelöster Schienenfolgeverkehre bei gleichzeitig stark beanspruchten Schienentransportkapazitäten kann zu einer Situation führen, bei der der Betrieb von Kraftwerken, Raffinerien und weiteren lebenswichtigen Betrieben ohne eine vorrangige Abwicklung von entsprechenden Verkehrsleistungen nicht mehr gewährleistet ist. Dies erfordert, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, auf deren Basis Transporte so vorrangig abgewickelt werden können, dass die Versorgung mit Energieträgern als übergreifendes gesellschaftliches und volkswirtschaftliches Interesse gewährleistet bleibt.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Der Entwurf sieht vor, dass schienengebundene Energieträgertransporte und der schienengebundene Transport von Großtransformatoren bei Gefährdung des sicheren und zuverlässigen Betriebs der Elektrizitätsversorgung vorrangig abgewickelt werden sollen. Sollte dadurch eine Beschränkung anderer Schienenverkehre erforderlich sein, wird ein abgestuftes Verfahren zur vorrangigen Abwicklung vorgesehen, um die Priorität von Energieträgertransporten und Großtransformatoren zu gewährleisten. Entschädigungen richten sich nach dem Energiesicherungsgesetz. Darüber hinausgehende Entschädigungen sind ausgeschlossen.

#### **III. Alternativen**

Untergesetzliche Maßnahmen, beispielsweise die Anpassung der Netznutzungsbedingungen der Bahn reichen als Instrumentarium allein nicht mehr aus, um das Ziel einer Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern und den Transport von Großtransformatoren zu erreichen. Für eine Beförderung derartiger Gütermengen und Sondertransporte kommen in der Praxis neben Schienengüterverkehren nur Binnenschifftransporte in Frage. Da die europäischen Binnenschifftransportkapazitäten durch reguläre Kohletransporte sowie durch den Angriffskrieg Russlands bedingte Getreidetransporte ohnehin stark ausgelastet sind und durch Niedrigwasserereignisse auch temporär eingeschränkt sein können, liegt der Fokus für die zusätzlichen Transportmengen zur Sicherung der Versorgung primär auf dem Schienengüterverkehr. Um für daraus resultierende Engpasssituationen vorbereitet zu sein, bedarf es einer rechtlichen Grundlage für priorisierende Eingriffe in den Schienenverkehr.

#### **IV. Regelungskompetenz**

Es handelt sich um eine Verordnung, für die sich die Regelungskompetenz aus § 30 Absatz 1 Nummer 2 Energiesicherungsgesetz ergibt. Eine Zustimmung des Bundesrats ist nicht erforderlich.

#### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Der Anwendungsbereich völkerrechtlicher Verträge wird nicht berührt.

#### **VI. Regelungsfolgen**

##### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Keine.

##### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Verordnung entspricht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung erweist sich das Regelungsvorhaben als vereinbar mit der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und trägt insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels SDG 7 (Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern) bei.

##### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine. Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln im Bereich des Bundes ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszuweisen.

##### **4. Erfüllungsaufwand**

Ein unmittelbarer Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht. Diese sind allenfalls durch den Ausfall von Schienenpersonenverkehren betroffen, die aufgrund der vorrangigen Abwicklung von Energietransporten auf der Schiene ersatzlos ausfallen bzw. zeitlich verschoben werden müssen. Hierdurch muss es jedoch nicht zwingend zu erhöhten Kosten oder sonstigem Aufwand kommen

Insbesondere den Betreibern der Schienenwege kann durch die vorrangige Abwicklung von Energietransporten ein zusätzlicher Aufwand bei der Planung und Zuweisung von Zugtrassen entstehen. Der Energiewirtschaft – insbesondere den Kraftwerksbetreibern – und den Eisenbahnverkehrsunternehmen kann ein zusätzlicher Aufwand durch die Erstellung der nach § 1 der Verordnung erforderlichen Nachweise bzw. deren Weiterleitung an die Betreiber der Schienenwege entstehen. Darüber hinaus sind die Betreiber von Eisenbahnanlagen, die Betreiber von Serviceeinrichtungen und die Zugangsberechtigten zum Nachweis der Erforderlichkeit der vorrangigen Abwicklung auf Verlangen gegenüber der Regulierungsbehörde entsprechend § 4 der Verordnung verpflichtet, wodurch ein entsprechender Aufwand entstehen kann.

Ein Erfüllungsaufwand der Verwaltung kann insbesondere durch die Wahrnehmung der Befugnisse nach § 4 der Verordnung seitens der Regulierungsbehörde entstehen. Durch die Anforderung von Nachweisen gegenüber den Betreibern der Eisenbahnanlagen, den

Betreibern von Serviceeinrichtungen und den Zugangsberechtigten, welche die Notwendigkeit einer vorrangigen Abwicklung der betreffenden Verkehre belegen, entsteht ein entsprechender Verwaltungsaufwand

## **5. Weitere Regelungsfolgen**

Die Verordnung schafft die Grundlage für Eingriffe in den Schienenverkehr zur Sicherung der Versorgung mit Großtransformatoren und Energieträgern durch deren vorrangigen Transport. Damit dient die Verordnung der Absicherung der Versorgung mit Energie und Energieprodukten in Anbetracht der aktuellen geopolitischen Lage. Entstehende Auswirkungen auf Fahrgäste durch Einschnitte im Personenverkehr werden fortlaufend analysiert. Die zuständigen Ressorts befinden sich in einem Austausch zur Abmilderung der möglichen Belastungen für Fahrgäste aufgrund dieser Verordnung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen oder Auswirkungen auf den demografischen Wandel sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten. Die Prüfung des Gesetzes im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen hat ergeben, dass keine wesentlichen Beeinflussungen erfolgen.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Die Verordnung ist bis zum [*Einsetzen: Datum desjenigen Tages des sechsten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des dem Tag des Inkrafttretens vorhergehenden Tages übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertag am Ende dieses Monats nicht gibt, des letzten Tages dieses Kalendermonats, oder wenn die Verordnung am ersten Tag eines Kalendermonats in Kraft tritt, des letzten Tages des fünften auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats*] außer Kraft, sofern nicht mit Zustimmung des Bundesrates etwas anderes verordnet wird] befristet.

### **B. Besonderer Teil**

#### **Zu § 1 (Vorrang von Energieträgertransporten)**

##### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 regelt den Grundsatz der Verordnung, wonach schienengebundene Transporte von Erdöl und Erdölzeugnissen sowie von festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern oder von sonstigen Energien vorrangig transportiert werden. Um eine vollständige vorrangige Abwicklung zu erreichen, umfasst dies sowohl die Planung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch die für die Abwicklung des Transports erforderlichen Serviceeinrichtungen.

Die Priorisierung erfolgt innerhalb eines in Anlage 1 klar definierten Energiekorridor-Netzes. Diesem liegen die Transportbedarfe der Energie- und Mineralölwirtschaft zugrunde. Für eine funktionierende vorrangige Abwicklung ist es wichtig, dass der Begriff der Energieträger eng ausgelegt wird. Dies ist auch erforderlich, um die Eingriffe in den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, um auch andere Güterarten weiterhin den Bedarfen entsprechend transportieren zu können. Damit sind von der Verordnung sonstige Betriebs- und Hilfsstoffe nicht umfasst, die nicht unmittelbar zu der Kategorie der Energieträger oder Energien selbst zählen.

##### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 regelt eine weitere Einschränkung der vorrangig abzuwickelnden Transporte. Demnach genießen nur solche Energieträgertransporte Vorrang, die zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern erforderlich sind. Diese Einschränkung ist erforderlich,

um die Anzahl der vorrangig abzuwickelnden Transporte so einzugrenzen, dass diese einerseits eine hohe Bedeutung für die Versorgung mit Energie haben aber gleichzeitig auch die Funktionsfähigkeit des übrigen Schienenverkehrs nicht über Maß belasten.

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 konkretisiert die Transportarten, die zur Versorgung mit Energieträgern im Sinne des Absatz 2 erforderlich sind.

Für den Kraftwerksbereich ist ein Energieträgertransport dann erforderlich, wenn ohne die vorrangige Abwicklung eines Energieträgertransports nicht gewährleistet ist, dass die Bevorratungsverpflichtung nach § 50b EnWG erfüllt wird oder wenn der unterbrechungsfreie Betrieb eines Kraftwerks sonst wegen fehlender Brennstoffmengen akut gefährdet wird. Dabei ist im Hinblick auf den Brennstoffbedarf die Einsatzplanung des Kraftwerksbetreiber zugrunde zu legen, um für den Brennstoffbedarf den voraussichtlichen erforderlichen Betrieb mit entsprechender Leistung des Kraftwerks zu berücksichtigen. Bei Mineralölraffinerien ist ebenfalls erforderlich, dass Transporte dann priorisiert werden, wenn dies für den unterbrechungsfreien Betrieb notwendig ist. Auch hier ist die prognostizierte Betriebsweise des Raffineriebetreibers ausschlaggebend für diese Bewertung. Energieträgertransporte, die der Befüllung von Mineralöltanklagern dienen, sind dann vorrangig abzuwickeln, wenn anderweitig ein Leerstand des Lagers droht. Ein vorrangiger Transport soll auch dann erfolgen, wenn dies notwendig ist, um den Wechsel des Einsatzbrennstoffes zu ermöglichen. Hierbei sind insbesondere Konstellationen des „Fuel-Switch“ umfasst, die dazu dienen sollen von Gas auf einen anderen Brennstoff umzustellen, um die freigewordenen Gasmengen anderweitig verwenden zu können.

### **Zu Absatz 4**

Um ein flaches Verfahren zur vorrangigen Abwicklung zu gewährleisten, soll der jeweilige Akteur der Energie- bzw. Mineralölwirtschaft, der eine entsprechende vorrangige Behandlung eines geplanten Transportes benötigt einen Nachweis bereit halten, der nachvollziehbar glaubhaft macht, dass es sich um den Transport eines Gutes handelt, welches von der Verordnung umfasst ist und dass ein Transportgrund nach Absatz 3 vorliegt. Der Grund soll kurz erläutert werden. Dieser Nachweis wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen dann gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendet, um den vorrangigen Transport zu ermöglichen und zu dokumentieren.

Die vorrangige Abwicklung setzt voraus, dass Transporte mit einem Vorlauf von zehn Kalendertagen angemeldet werden.

### **Zu Absatz 45**

Eine bestmögliche Nutzung der knappen Kapazitäten auf Schienenwegen und in Serviceeinrichtungen erfordert, dass nach Möglichkeit sowohl der gesamte Umlauf bei der Anmeldung berücksichtigt wird als auch das Zusammenspiel von Trasse und benötigten Serviceeinrichtungen bereits bei der Anmeldung offen liegt. Nur so kann der Betreiber der Schienenwege gemeinsam mit den Betreibern einer Serviceeinrichtung die Verkehre bestmöglich planen und Eingriffe für andere Verkehre minimieren. Im Übrigen dient diese Anforderung auch der bestmöglichen Verfügbarkeit des Rollmaterials und des Personals für die Durchführung von Energieträgertransporten.

Um die Zugangsberechtigten optimal dabei zu unterstützen, alle notwendigen Anmeldungen zu platzieren, unterstützt der Betreiber der Schienenwege ergänzend zur in Bezug genommenen Pflicht zur Zusammenarbeit in § 47 Absatz 9 Eisenbahnregulierungsgesetz in diesen Fällen ergänzend durch die direkte Weiterleitung des Antrags an die Serviceeinrichtungen. Dies beschleunigt auch das Verfahren.

## **Zu Absatz 56**

Zur Gewährleistung einer stabilen Energieversorgung und aufgrund bestehender Kapazitätsengpässe auch beim Wagenmaterial kann es erforderlich sein, auch solche Güterwagen einzusetzen, die nicht mehr den geltenden Lärmschutzstandards entsprechen. Die Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes werden daher in diesem besonderen Ausnahmefall des vorrangigen Transports sowie der dafür erforderlichen Vor- und Nachläufe von der Anwendung ausgeschlossen.

Ziel des Schienenlärmschutzgesetzes ist es, die Bevölkerung vor der vom Schienengüterverkehr ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkung Schallemission zu schützen. Für Menschen, die nachts permanent hohen Schalleinwirkungen ausgesetzt werden, sind die Risiken gesundheitlicher Beeinträchtigungen signifikant erhöht. Deshalb sollten Abweichungen von den Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes auf das unbedingt erforderliche Ausmaß beschränkt werden. Wenn Zugangsberechtigte sowohl laute als auch leise Güterwagen einsetzen könnten, dann sollten sie leise Güterwagen einsetzen.

## **Zu § 2 (Vorrang von Transporten von Großtransformatoren)**

### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 regelt vorrangig abzuwickelnde Transporte von Großtransformatoren. Bedingt durch die im Übertragungsnetz erforderlichen Leistungen und Spannungen weisen diese Großtransformatoren auch im weitestmöglich demontierten und unteilbaren Zustand Transportgewichte von bis zu 400 Tonnen bei Ladeprofilen bis zu 4,75 m Höhe, 4,20 m Breite und 13 m Länge auf. Bei Ausfall oder Zerstörung von Transformatoren ist ein schneller Ersatz bzw. eine schnelle Reparatur notwendig, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems zu gewährleisten. Demnach sind schienengebundene Transporte von Großtransformatoren mit planerischem Vorrang zu behandeln. Um eine vollständige vorrangige Abwicklung zu erreichen, umfasst dies sowohl die Planung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch die für die Abwicklung des Transports erforderlichen Serviceeinrichtungen.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 regelt eine weitere Einschränkung der vorrangig zu behandelnden Transporte. Demnach können nur Transporte von Großtransformatoren von dem vorrangigen Transport Gebrauch machen, die zur Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems, erforderlich sind. So sollten diese nur bei vorliegenden Ausfällen mit einer erheblichen Gefährdung oder Einschränkung der allgemeinen Stromversorgung oder bei akut drohenden Ausfällen, bei denen erhebliche wirtschaftliche Schäden bei Verbrauchern entstehen würden, priorisiert werden. Damit soll die Anzahl der vorrangig abzuwickelnden Transporte so eingegrenzt werden, dass diese einerseits eine hohe Bedeutung für die Versorgung mit Energie haben aber gleichzeitig auch die Funktionsfähigkeit des übrigen Schienenverkehrs nicht über Maß belasten.

### **Zu Absatz 3 und Absatz 4**

Um ein flaches Verfahren des vorrangigen Transports zu gewährleisten, soll der Auftraggeber des Transportes, der eine entsprechende vorrangige Abwicklung benötigt einen Nachweis bereithalten, der nachvollziehbar glaubhaft macht, dass es sich um einen Transport eines Großtransformators handelt, dessen vorrangige Durchführung notwendig ist, um die Versorgung mit Energie nach Absatz 2 sicherzustellen. Dieser Nachweis wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen dann gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendet, um die vorrangige Abwicklung zu ermöglichen und zu dokumentieren.

Die vorrangige Abwicklung setzt voraus, dass Transporte mit einem Vorlauf von 30 Kalendertagen angemeldet werden. Dies ist wegen des intensiven Eingriffs in den Schienenverkehr bei dem Transport von Großtransformatoren erforderlich.

#### **Zu Absatz 5**

§ 2 Absatz 5 bestimmt schließlich, dass § 1 Absatz 5 und 6 entsprechend anzuwenden sind.

#### **Zu § 3 (Verfahren zur vorrangigen Abwicklung)**

##### **Zu Absatz 1**

§ 3 beschreibt das Priorisierungsverfahren, d.h. das Trassenzuweisungsverfahren sowohl für Trassen (d.h. konkrete Kapazitäten auf Schienenwegen) als auch für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen in Fällen, in denen vorrangig abzuwickelnde Energieträgertransporte nach § 1 und Transporte von Großtransformatoren nach § 2 beteiligt sind.

Dabei gilt je nach verfügbarer Kapazität auf der nachgefragten Strecke und in den Serviceeinrichtungen ein Stufenmodell nach den Absätzen 2 bis 4: Ziel ist es, die Eingriffe in die Durchführung der sonstigen Verkehre möglichst gering zu halten.

##### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 gilt im Fall verfügbarer Kapazitäten; dabei ist eine leichte Verschiebung der gewünschten Trasse um bis zu zwei Stunden in Bezug auf die beantragte Abfahrtszeit zulässig.

##### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 sieht bei Konflikten, d.h. Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anmeldungen vor, dass der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung zunächst durch eine Koordinierung zwischen den betroffenen Zugangsberechtigten versuchen muss, möglichst allen Anträgen Rechnung zu tragen. Dies ist in der Regel mit einer Verschiebung von Trassen um einige Minuten verbunden, so dass im Ergebnis alle Anmeldungen, wenn auch ggf. leicht abgeändert, durchgeführt werden können.

##### **Zu Absatz 4**

Nur für den Fall, dass Absatz 3 nicht zum Ergebnis führt, sieht Absatz 4 den Vorrang der Anmeldungen für Energieträgertransporte nach § 1 und für Transporte von Großtransformatoren nach § 2 vor. Um diese Transporte zu ermöglichen, müssen gegebenenfalls die Kapazitätszuweisungen für andere Verkehre nach § 3 Absatz 4 gekündigt werden § 3 Absatz 4 stellt dabei eine Sonderregelung dar, die das Kündigungsrecht des Betreibers der Eisenbahnanlage oder Serviceeinrichtung aus wichtigem Grund im Sinne von § 648a des Bürgerlichen Gesetzbuchs konkretisiert. Für die Vergütung im Fall einer Kündigung gilt daher grundsätzlich § 648a Absatz 5 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, wonach nur der bis zur Kündigung erbrachte Teil der vereinbarten Leistung zu vergüten ist. Aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz oder den Schienennetz-Nutzungsbedingungen kann sich ggf. Abweichendes ergeben.

Steht zur Umsetzung der Priorisierung der Verkehre nach § 1 die Kündigung verschiedener Verkehre oder Gruppen von Verkehren zur Auswahl, so muss der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung die Auswahl diskriminierungsfrei anhand des übergeordneten Kriteriums der bestmöglichen Kapazitätsnutzung des Schienenwegs oder der Serviceeinrichtung treffen.



## **Zu Absatz 5**

Absatz 5 stellt klar, dass Trassen für Verkehre, die der Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte unterfallen, nicht gekündigt werden dürfen. An Koordinierungen nach Absatz 3 sollen dagegen alle Verkehre mitwirken.

## **Zu Absatz 6**

Absatz 6 regelt die Unterrichtungspflichten der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen an die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde im Eisenbahnbereich in Fällen der Kündigung von Trassen nach Absatz 4. Dabei handelt es sich um eine reine ex-post-Kontrolle der Rechtmäßigkeit. Eine Verzögerung des Zuweisungsverfahrens ist so ausgeschlossen.

## **Zu § 4 (Befugnisse der Regulierungsbehörde)**

§ 4 regelt die Befugnisse der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde. Diese beschränken sich auf Prüfungen ex-post, so dass Verzögerungen bei der Trassenzuweisung und damit der Durchführung der priorisierten Verkehre ausgeschlossen sind. Ergänzend wird klargestellt, dass die Befugnisse aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz Anwendung finden.

## **Zu § 5 (Ausschluss der Haftung)**

Für den Anwendungsbereich dieser Verordnung gelten nach § 30 Absatz 5 EnSiG die §§ 11, 12 EnSiG. Diese Regelungen bleiben durch die hier getroffene Regelung unberührt, vielmehr wird ihre alleinige Geltung sichergestellt, indem keine weitergehenden Haftungsmaßstäbe und Verpflichteten eingeführt werden:

Für den Regelungsbereich dieser Verordnung bedarf es zwingend einer Annexregelung, da anders als in anderen Regelungsbereichen auf Basis des EnSiG hier Private, nämlich Betreiber der Schienenwege und Betreiber einer Serviceeinrichtung tätig werden und auf Basis der Verordnung in bestehende vertragliche Rechte im Wege der Kündigung von Trassen eingreifen. Hierdurch kann erheblicher Schaden einschließlich Folgeschäden bei den Betroffenen entstehen, indem Personen- und Güterverkehre nicht durchgeführt werden können. Für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen können so im Personenverkehr Forderungen aus Fahrgastrechten oder Pönalen aus Verkehrsverträgen entstehen, im Güterverkehr u.a. Folgeschäden durch unterbliebene oder verspätete Lieferungen z.B. bei Just-in-time-Verkehre

In diesen Fällen kann – allein - die Haftung des Begünstigten oder subsidiär der öffentlichen Hand nach den Tatbeständen des EnSiG (§§ 11, 12 mit 30 Absatz 5) gelten. Ansprüche gegen den Betreiber der Schienenwege und den Betreiber der Serviceeinrichtungen, der die Verordnung pflichtgemäß umsetzt, sind dagegen ausgeschlossen – außer bei Pflichtverletzungen auf Basis von grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz.

Nur durch diese Regelung ist die von der Verordnung vorgesehene Inanspruchnahme der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber der Serviceeinrichtungen zur Umsetzung der Ziele der Bundesregierung zur Sicherstellung der Energieversorgung zumutbar.

## **Zu § 6 (Subdelegation an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz für das Energiekorridor-Netz)**

§ 6 macht Gebrauch von der in § 30 Absatz 3 EnSiG angelegten Subdelegationsermächtigung und ermöglicht dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr das Energiekorridornetz – auch abweichend von seiner mit dieser Verordnung festgelegten Form.

## **Zu § 7 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

### **Zu Absatz 1 und Absatz 2**

Die Ermächtigungsgrundlage für die Verordnung sieht in § 30 Absatz 4 EnSiG eine maximale Geltungsdauer von sechs Monaten vor, da die Verordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird.

Ein sofortiges Inkrafttreten nach der Verkündung ist erforderlich, um zügig auf die drohende Gefährdungslage reagieren zu können.

### **Zu Anlage 1 (Energiekorridor-Netz]**

Das Energiekorridor-Netz umfasst die Verbindungen, die für den schienengebundenen Transport von Energiegütern nach § 1 relevant sind. Dabei sind die jeweiligen Betriebsstellen, die für den Start (Quelle) und das Ziel (Senke) der jeweiligen Verbindung angegeben sind in der Liste enthalten. Die Abkürzungen stehen jeweils für die in Klammern genannten Betriebsstellen der Eisenbahninfrastruktur. Für die Abkürzungen wurde die Richtlinie 100 der DB AG zugrunde gelegt, die die gängigen Abkürzungen für die Betriebsstellen umfasst.

Insgesamt ist es erforderlich, dass die Transporte auf von der jeweiligen Quelle zur Senke transportiert werden. Sollten dabei Umleitungen erforderlich werden aufgrund von beispielsweise Bauarbeiten oder Engpässen, so ist dies möglich. Dabei steht ein Energiekorridor-Netz für Erdöl und Erdölzeugnisse sowie ein Energiekorridornetz für sonstige Energieträger zur Verfügung. Dieses ist insbesondere für Kohletransporte von Bedeutung.