
Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungs-
bedingungen für Serviceeinrichtungen –
Besonderer Teil

Stand: 1. September 2017 (H-NBS-BT 2017)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung		5
1	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	6
1.1	Zu Punkt 1.2 NBS-AT	6
1.2	Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT	6
1.3	Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT	6
1.4	Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT	6
1.5	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT	6
1.6	Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT	6
1.7	Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT	6
1.8	Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT	7
1.9	Zu Punkt 2.5.4 NBS-AT	7
1.10	Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT	7
1.11	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT	8
1.12	Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT	8
1.13	Zu Punkt 3.3 NBS-AT	8
1.14	Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT	9
1.15	Zu Punkt 3.3.1.3 NBS-AT	9
1.16	Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT	10
1.17	Zu Punkt 4.1 NBS-AT	11
1.18	Zu Punkt 4.4 NBS-AT	11
1.19	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT	11
1.20	Zu Punkt 5.2 NBS-AT	11
1.21	Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT	11
1.22	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT	12
1.23	Zu Punkt 5.4 NBS-AT	12
1.24	Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT	12
1.25	Zu Punkt 5.6 NBS-AT	12
1.26	Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT	12
1.27	Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT	12
1.28	Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT	13
1.29	Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT	13
1.30	Zu Punkt 6.5 NBS-AT	13
1.31	Zu Punkt 7.2 NBS-AT	13
2	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	14

3	Entgelte	16
3.1	Grundsatz	16
3.2	Entgeltgestaltung	16
3.3	Leistungsabhängige Entgeltregelung	17
3.4	Einzelaspekte der Entgeltgestaltung	18
3.5	Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen	19

4	Sonstiges	21
Impressum		22

Vorbemerkung

Die nachfolgenden Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (H-NBS-BT) gehen zum Teil auf Anregungen der Bundesnetzagentur zurück und sind zwischen Bundesnetzagentur und VDV abgestimmt.

Werden in den NBS-BT zu einzelnen Punkten der vom VDV empfohlenen NBS-AT ergänzende oder abweichende Regelungen festgelegt, soll dies für den Leser ohne Weiteres erkennbar sein. Dazu eignet sich beispielsweise die Verwendung der Formulierung: „Ergänzend/abweichend zu/von Punkt ... NBS-AT ...“

Um in diesem Zusammenhang dem eventuellen Einwand zu begegnen, dass Unklarheiten zu Lasten des Verwenders gehen, sollten EIU, wenn sie im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen zu einzelnen Punkten der vom VDV empfohlenen NBS-AT abweichende Regelungen festlegen, diese nicht nur gebündelt unter einem besonderen Punkt „Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT“ darstellen, sondern Abweichungen zusätzlich auch noch drucktechnisch hervorheben.

Die NBS-BT sollten sich hinsichtlich ihres Aufbaus an den Vorgaben der Anlage 3 ERegG orientieren und zweckmäßigerweise in folgender Reihenfolge aufgebaut sein:

- Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT
- Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen einschließlich Bestimmungen über die Betriebssicherheit (§ 21 ERegG)
- Entgeltgrundsätze und Entgelte
- Kapazitätszuweisung
- Sonstiges, insbesondere Regelungen zur Zusammenarbeit mit Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG)

Die NBS-BT dienen dazu, unternehmensspezifische Besonderheiten zu erfassen, die in den vom VDV empfohlenen NBS-AT nicht für alle Verwender gleichermaßen „vor die Klammer“ gezogen werden konnten. Die nachfolgende Auflistung enthält – ohne Rücksicht auf Vollständigkeit – eine Sammlung von Punkten, zu denen EIU im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen Regelungen treffen können oder aufgrund gesetzlicher Vorgaben treffen müssen. Die Auflistung beinhaltet teilweise auch Punkte, die alternativ in der Vereinbarung gemäß §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG abgebildet werden können (z. B. Bankverbindung, Ansprechpartner).

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1 Zu Punkt 1.2 NBS-AT

Beabsichtigt das EIU für einen bestimmten Zeitpunkt eine Neufassung oder Änderung seiner Nutzungsbedingungen, kann es im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen hierauf hinweisen und die Gültigkeitsdauer seiner jetzigen Nutzungsbedingungen entsprechend befristen.

1.2 Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT

Hinweis: Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn bedarf es keiner Unternehmensgenehmigung (§ 6 Abs. 1 Satz 2 AEG).

1.3 Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT

Hinweis: Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn bedarf es keiner Unternehmensgenehmigung (§ 6 Abs. 1 Satz 2 AEG).

1.4 Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT

Das EIU kann gegebenenfalls festlegen, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung der Unternehmensgenehmigung verzichtet (etwa weil es selbst über ausreichende Fremdsprachenkenntnisse verfügt).

1.5 Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT

Das EIU hat die für die jeweilige Serviceeinrichtung geltende Bau- und Betriebsordnung zu bezeichnen.

1.6 Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT

Das EIU kann eine Aussage dazu treffen, ob es sich für die Vermittlung von Ortskenntnis eines Erfüllungsgehilfen bedienen will. Es kann zudem ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes angemessenes Entgelt (§ 7e Abs. 3 AEG) für die Vermittlung der Ortskenntnis (im Rahmen der Entgeltgrundsätze) festlegen.

1.7 Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT

Das EIU hat die für die jeweilige Serviceeinrichtung geltende Bau- und Betriebsordnung zu bezeichnen.

1.8 Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT

Das EIU hat die technischen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der benutzten Schienenwege zu beschreiben (vgl. hierzu unten unter Punkt 2).

1.9 Zu Punkt 2.5.4 NBS-AT

Das EIU kann bestimmte Arten der Sicherheitsleistung, wie z. B. die Verpfändung beweglicher Sachen, generell ausschließen. Es müsste dann etwa die Verpfändung eines Fahrzeugs (z. B. einer Dampflokomotive) nicht akzeptiert werden.

1.10 Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT

EIU können auch langlaufende Verträge über die Nutzung von Serviceeinrichtungen schließen und weitere Zugangsberechtigte unter Hinweis auf bereits geschlossene Vereinbarungen abweisen. Wird der Antrag eines EVU auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung durch das EIU mit der Begründung abgelehnt, die Kapazität sei aufgrund bestehender Verträge erschöpft, verletzt diese Entscheidung nicht das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG a. F. (jetzt: § 10 Abs. 1 bis 4 ERegG), sondern ist hinreichend sachlich gerechtfertigt. In einem solchen Fall bietet § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG a. F. (jetzt: § 73 Abs. 3 Nr. 1 und 3 ERegG) der Bundesnetzagentur keine Grundlage, das EIU zu verpflichten, den Zugang zur Serviceeinrichtung zu eröffnen. Das EIU ist gesetzlich nicht ermächtigt zu ermitteln, ob Optimierungspotenziale bei der Inanspruchnahme vertraglich eingeräumter Nutzungsrechte durch ein EVU bestehen, und gegebenenfalls freie Kapazitäten unter Eingriff in vertragliche Rechte dieses Unternehmens an Konkurrenten zu vergeben (OVG NRW, Beschluss vom 14.08.2012 – 13 B 600/12). § 10 Abs. 3, 5 und 6 EIBV (jetzt: § 13 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 und Abs. 3 ERegG) enthalten kein Gebot zur nachträglichen Optimierung bereits geschlossener Verträge (VG Köln, Beschluss vom 26.04.2012 – 18 L 477/12).

Etwaigen „Blockadebestellungen“ könnte durch das besondere Kündigungsrecht nach § 12 EIBV (jetzt: § 60 Abs. 2 f. ERegG) entgegengewirkt werden (OVG NRW, Beschluss vom 14.08.2012 – 13 B 598/12, Rn. 11). Allerdings sieht – anders als früher § 12 EIBV – § 60 ERegG ein gesetzliches Kündigungsrecht nur noch für Betreiber der Schienenwege vor. Betreiber von Serviceeinrichtungen sollten sich daher bei Abschluss langlaufender Verträge einen Vorbehalt ausbedingen, demzufolge sie gegenüber dem Hauptnutzer berechtigt sind, bei freien bzw. ungenutzten Kapazitäten Drittnutzer zuzulassen. Es könnte so ein Ausgleich zwischen dem Interesse des Hauptnutzers an Planungssicherheit und den Belangen des Gelegenheitsverkehrs geschaffen werden.

Der Hauptnutzer könnte hieran ein Interesse haben, wenn ihm das von Drittnutzern vereinbarte Nutzungsentgelt zugutekäme. Das EIU hätte keinen direkten wirtschaftlichen Vorteil. Es könnte lediglich seinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bepreisen. Die Bemessung des erhöhten Verwaltungsaufwands wäre gegebenenfalls der Bundesnetzagentur plausibel darzulegen. Aus Sicht des EIU könnte eine solche Verfahrensweise dazu beitragen, seine Abhängigkeit von einem einzelnen Nutzer zu minimieren. Insgesamt könnte die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gestärkt werden. Ein wirtschaftlicher Vorteil könnte sich für das EIU mittelbar z. B. dann ergeben, wenn Drittnutzer zu-

gleich weitere Serviceeinrichtungen oder Leistungen in Anspruch nehmen möchten oder wenn notwendige Überführungsfahrten gesondert bepreist werden können.

Im Übrigen sind Fälle denkbar, in denen die längerfristige Vergabe von Infrastrukturkapazität an nur einen oder wenige Nutzer diskriminierende Wirkung entfalten kann. Dies könnte etwa dann anzunehmen sein, wenn die längerfristige Vergabe zu einer Verdrängung von Marktsegmenten führt. Indizien hierfür können neben der aktuellen bzw. vorhersehbaren Nachfragesituation der Umfang der Vergabe von Kapazität – nur Teilvergabe oder Vergabe der gesamten Kapazität – einer Serviceeinrichtung und die Laufzeit des Vertrages sein. Zu berücksichtigen sind stets sämtliche Umstände des Einzelfalles. Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat hier eine Abwägung vorzunehmen, die durch die Bundesnetzagentur überprüft werden kann.

Hinweis: Die eingangs zitierte Rechtsprechung ist auf Basis des alten Rechts (AEG a. F. und EIBV) ergangen. Es ist nicht auszuschließen, dass unter der Geltung des ERegG die vorstehend wiedergegebenen Grundsätze weiterentwickelt und dabei auch verändert werden könnten.

1.11 Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT

Das EIU hat alle zugangsrelevanten Vorschriften in seine Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Es gilt § 19 Abs. 4 ERegG. Daneben ist § 47 Abs. 9 Satz 2 ERegG zu beachten. Die Nutzungsbedingungen müssen also auch Aussagen zu den im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen EIU aufgestellten Grundsätzen und Kriterien für die Zuweisung und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen enthalten.

1.12 Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT

Das EIU sollte zweckmäßigerweise formale und inhaltliche Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen festlegen (z. B. Bereitstellung eines Vordrucks, Anträge nur in Textform und/oder in elektronischer Form).

1.13 Zu Punkt 3.3 NBS-AT

Ein Koordinierungsverfahren setzt voraus, dass konfligierende Anträge zeitgleich vorliegen. Hierzu kommt es häufig nicht mehr, wenn Anträge von Zugangsberechtigten unverzüglich beantwortet werden (§ 13 Abs. 1 Satz 1 ERegG). Die beantragte Kapazität ist dann bereits an den ersten Antragsteller vergeben, wenn der Antrag eines weiteren Zugangsberechtigten eingeht.

Allerdings kann der Betreiber einer Serviceeinrichtung sich auch dafür entscheiden, ein der Netzfahrplanerstellung ähnliches Verfahren anzuwenden. Er kann Anträge zunächst sammeln und diese zu einem oder mehreren Stichtagen gemeinsam der Koordinierung zuführen (amtliche Begründung zu § 13 Abs. 1 ERegG, BT-Drs. 18/8334, S. 180). Ein solches Verfahren käme beispielsweise für Betreiber von Häfen in Betracht, um so den Schienenverkehr bestmöglich mit den Ankunfts- und Abfahrzeiten von Schiffen zu koordinieren bzw. die Nutzung auf den angrenzenden Infrastrukturen (Schienenwege, Terminals usw.) bestmöglich abzustimmen. Denkbar wäre auch, dass die Zusammenarbeit der

Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG) aufgrund anlagenspezifischer Besonderheiten ein solches Verfahren nahelegt, um die Nutzung der Serviceeinrichtung besser mit dem Netzfahrplan zu verzahnen. Das Verfahren hätte der Betreiber der Serviceeinrichtung in seinen Nutzungsbedingungen zu beschreiben, wobei darauf zu achten wäre, dass auch kurzfristige Nutzungen möglich bleiben.

1.14 Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT

Im Rahmen der Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten besteht nach § 13 Abs. 2 Satz 2 ERegG nur die Pflicht, auf eine einzige tragfähige Alternative (§ 1 Abs. 7 ERegG) – soweit vorhanden – hinzuweisen. Auf freiwilliger Basis können weitere Optionen benannt werden (amtliche Begründung zu § 13 Abs. 2 und 3 sowie zu Abs. 4 ERegG, BT-Drs. 18/8334, S. 180 f.). Letzteres wäre im Interesse einer raschen einvernehmlichen Lösung empfehlenswert. Ob eine Alternative tragfähig ist, richtet sich stets nach den Umständen des Einzelfalles. Vorbehaltlich der Umstände des Einzelfalles kann der Betreiber einer Serviceeinrichtung potenziell zur Verfügung stehende Ausweichmöglichkeiten in seinen Nutzungsbedingungen angeben. Ob eine davon tragfähig ist, wäre im konkreten Einzelfall zu prüfen.

Anders als für das Koordinierungsverfahren bei Betreibern der Schienenwege (§ 52 Abs. 5 Satz 3 ERegG) sieht das ERegG für das Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen (§ 13 ERegG) nicht vor, dass die Anonymität der Zugangsberechtigten zu wahren ist. Vielmehr „sollen Zugangsberechtigte **miteinander** (Hervorhebung durch den Verfasser) *in Verhandlung treten, um eine einvernehmliche Lösung zu finden*“ (amtliche Begründung zu § 13 Abs. 2 und 3 ERegG, BT-Drs. 18/8334, S. 180). § 4 Abs. 1 ERegG (Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen) bleibt unberührt.

1.15 Zu Punkt 3.3.1.3 NBS-AT

Nach § 13 Abs. 2 Satz 2 ERegG hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken „und dabei auf eine tragfähige Alternative hinzuweisen.“ Diese Hinweispflicht greift Punkt 3.3.1.1 NBS-AT auf. Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 13 Abs. 2 Satz 5 ERegG auf ihm bekannte tragfähige Varianten hinzuweisen. Diese Hinweispflicht greift Punkt 3.3.1.3 NBS-AT auf.

Nach § 13 Abs. 3 Nr. 3 ERegG (vgl. auch § 19 Abs. 4 Satz 1 ERegG) hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Maßgabe von Kriterien zu entscheiden, die in seinen zuvor allgemein bekanntgegebenen Nutzungsbedingungen enthalten sind, wenn eine Entscheidung nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 und 2 ERegG nicht möglich ist. In der amtlichen Begründung zu § 13 Abs. 3 Nr. 3 ERegG (BT-Drs. 18/8334, S. 181) heißt es dazu: „*Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat in seinen Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen weitere, von den Nummern 1 und 2 nicht umfasste, Kriterien aufzustellen, die zur Anwendung kommen, wenn eine Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich ist.*“ Die Aufnahme entsprechender Kriterien in die Nutzungsbedingungen ist also zwingend.

Nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 ERegG hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege

vereinbarten Zugtrasse sind. Für Fälle, in denen mehrere auf zeitgleiche Nutzung einer Serviceeinrichtung gerichtete Anträge vorliegen, die entweder alle die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse oder alle nicht die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind, könnte der Betreiber der Serviceeinrichtung im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen beispielsweise folgende Parameter zur Konfliktlösung vorsehen:

- a) Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann eine Zweckbestimmung hinsichtlich seiner Infrastruktur treffen. So können beispielsweise im Rahmen der Infrastrukturbeschreibung bestimmte Gleise primär als Lade- oder Durchfahrtsgleise deklariert werden. Beantragt nun EVU A die bestimmungsgemäße Nutzung des Lade- oder Durchfahrtsgleises, EVU B hingegen eine Nutzung des Lade- oder Durchfahrtsgleises zum Zwecke der Abstellung von Güterwagen, wäre EVU A der Vorrang zu gewähren. Dies schließt nicht aus, dass bei freien Kapazitäten auch eine vom Primärzweck abweichende Nutzung möglich bleibt. Denkbar ist auch, dass bestimmte Gleise nur einem einzigen Zweck gewidmet werden (z. B. Durchfahrtsgleise). Dies allerdings dürfte nur in engen Ausnahmefällen in Betracht kommen und stößt namentlich dann auf Bedenken, wenn unter bestimmten Rahmenbedingungen weitere Nutzungen möglich wären. So kann es beispielsweise durchaus gerechtfertigt sein, ein bestimmtes Gleis als Durchfahrtsgleis von sonstigen Nutzungen grundsätzlich freizuhalten. Findet aber am Wochenende kein Eisenbahnbetrieb statt, wäre es schwerlich zu begründen, warum dann das Durchfahrtsgleis nicht auch als Abstellgleis soll genutzt werden können.
- b) Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann eine Entscheidung nach der Reihenfolge des Antragseingangs vorsehen („first come, first served“).
- c) Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann Nutzungen mit kürzerer Dauer Vorrang vor Nutzungen mit längerer Dauer einräumen, so dass gegebenenfalls eine größere Anzahl Zugangsberechtigter Berücksichtigung findet. Ein solches Kriterium allerdings käme nicht für alle Serviceeinrichtungen gleichermaßen in Betracht. So wäre es für die Nutzung von Abstellgleisen eher weniger tauglich. Es bedürfte also gegebenenfalls einer Differenzierung je nach der Art der betroffenen Serviceeinrichtung.
- d) Eine Entscheidung nach der Reihenfolge des Antragseingangs oder nach der Nutzungsdauer kann in Abhängigkeit von den spezifischen Gegebenheiten einer Serviceeinrichtung unzweckmäßig sein (z. B. in Häfen aufgrund der Ankunfts-, Abfahrts- und Löschzeiten von Schiffen). Das EIU kann daher im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen Regelungen zur Konfliktbeseitigung vorsehen, die auf die spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung besser Rücksicht nehmen.

Eine Klausel, welche die unter den Buchstaben a und b genannten Parameter kombiniert, könnte beispielsweise wie folgt lauten:

„Kann anhand der in § 13 Abs. 3 Nr. 1 ERegG genannten Kriterien keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU zunächst nach Maßgabe des Hauptzwecks der beantragten Infrastruktur, sodann nach der Reihenfolge des Antragseingangs („first come, first served“).

1.16 Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT

Im Falle einer Beschwerde prüft die Regulierungsbehörde den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird, wenn keine tragfähige Alternative besteht (§ 13 Abs. 5 Satz 2 ERegG). Vor diesem Hintergrund sollte das EIU bereits im Rahmen des Koordinierungsverfahrens in Erwägung ziehen, An-

trägen von Zugangsberechtigten nur teilweise stattzugeben, um so mehreren Zugangsberechtigten – wenn auch nicht im gewünschten Umfang – Kapazität zuweisen zu können.

1.17 Zu Punkt 4.1 NBS-AT

Das EIU hat seine Entgelte darzustellen. Entsprechend der bisherigen Praxis sollten auch die Entgeltgrundsätze dargestellt werden (vgl. hierzu unten unter Punkt 3).

1.18 Zu Punkt 4.4 NBS-AT

Das EIU kann seine Bankverbindung für Entgeltzahlungen der Zugangsberechtigten angeben. Gegebenenfalls kann es Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen treffen.

1.19 Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT

Das EIU kann eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n) benennen, die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in seinem Namen zu treffen.

1.20 Zu Punkt 5.2 NBS-AT

Punkt 5.2 NBS-AT kann dahingehend konkretisiert werden, auf welche Art und Weise das EIU und die Zugangsberechtigten sich gegenseitig informieren. Das EIU kann in den NBS-BT festlegen, wie es alle Zugangsberechtigten, mit denen es eine vertragliche Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG abgeschlossen hat, in gleicher Weise gemäß Punkt 5.2.1 NBS-AT informiert. Es kann auch festlegen, wie es von seinen Vertragspartnern gemäß Punkt 5.2.2 NBS-AT zu informieren ist. Für einmalige oder kurzfristige Nutzungen können besondere Regelungen vorgesehen werden. Je nach Zeitpunkt, zu dem die Informationen weiterzugeben sind oder je nach Art der Informationen sind unterschiedliche Kommunikationswege (z. B. Wagenliste per besonderem DV-System, Meldungen zu Nutzungsabweichungen schriftlich oder fernmündlich) denkbar.

1.21 Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT

Punkt 5.3.1 NBS-AT kann dahingehend konkretisiert werden, auf welche Art und Weise das EIU und die Zugangsberechtigten sich gegenseitig informieren. Je nach Zeitpunkt, zu dem die Informationen weiterzugeben sind oder je nach Art der Informationen sind unterschiedliche Kommunikationswege denkbar.

1.22 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT

Das EIU hat die Regelungen, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, in seine Nutzungsbedingungen aufzunehmen.

1.23 Zu Punkt 5.4 NBS-AT

Das EIU kann Regelungen zur Legitimation seines Personals gegenüber Zugangsberechtigten treffen.

1.24 Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT

Das EIU kann Regelungen zur Legitimation seines Personals gegenüber Zugangsberechtigten treffen.

1.25 Zu Punkt 5.6 NBS-AT

Punkt 5.6 NBS-AT kann dahingehend konkretisiert werden, auf welche Art und Weise das EIU die Zugangsberechtigten über geplante Änderungen informiert.

1.26 Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT

Um die berechtigten Interessen der EVU angemessen berücksichtigen zu können, kann es je nach den Umständen des Einzelfalles geboten oder zumindest zweckmäßig sein, Nutzungseinschränkungen mit den EVU abzustimmen. Dies gilt vor allem für längerfristig geplante oder umfangreiche Instandhaltungs- und Baumaßnahmen sowie in Fällen, in denen die ursprüngliche Planung nicht eingehalten werden kann. Gegebenenfalls kann das EIU im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen auch Regeln für ein entsprechendes Konsultationsverfahren aufstellen. Letzteres käme insbesondere dann in Betracht, wenn nicht nur gelegentlich, sondern regelmäßig längerfristig geplante bzw. umfangreiche Instandhaltungs- und Baumaßnahmen durchgeführt werden sollen.

1.27 Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT

Das EIU hat möglichst genaue Angaben zu etwaigen Nutzungseinschränkungen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen zu machen. Eine jeweils unverzügliche Information der EVU ist vor allem dann erforderlich, wenn Nutzungseinschränkungen aufgrund aktueller Gegebenheiten wie z. B. Bauverzögerungen oder Planänderungen variieren. Als Informationsmedium bietet sich das Internet an. Eine entsprechende Klausel in den Nutzungsbedingungen könnte beispielsweise wie folgt gefasst werden:

„Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen veröffentlicht das EIU auf seiner Webseite unter folgendem Link:
<_____>.“

Alternativ oder auch kumulativ könnte das EIU seine Kunden individuell in Textform auf die Nutzungseinschränkungen bzw. die Veröffentlichung im Internet aufmerksam machen. Ein Kundenanschreiben bietet sich insbesondere im Falle von Aktualisierungen an.

Einer Vorabinformation der EVU bedarf es lediglich dann nicht, wenn Maßnahmen ad hoc angesetzt werden und nur verhältnismäßig geringfügige Nutzungseinschränkungen nach sich ziehen.

1.28 Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT

Das EIU könnte gesetzliche (soweit nicht zwingend) oder in den NBS-AT enthaltene Haftungsbestimmungen modifizieren.

1.29 Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT

Das EIU kann zur Höhe des Haftungsausschlusses eine von Punkt 6.1.3 NBS-AT abweichende Regelung treffen

1.30 Zu Punkt 6.5 NBS-AT

Das EIU könnte die Haftung für Abweichungen von der vereinbarten Nutzung modifizieren, beispielsweise um in den Entgeltgrundsätzen aufpreispflichtige „Premiumleistungen“ mit Leistungsgarantie ausweisen zu können. Die Modifikationen sind unmittelbar in den Nutzungsbedingungen zu konkretisieren. EIU und Zugangsberechtigte können also keine nicht in den Nutzungsbedingungen abgebildeten Individualvereinbarungen treffen.

1.31 Zu Punkt 7.2 NBS-AT

Das EIU kann Angaben zu seinen Betriebsstellen nebst deren Besetzungszeiten machen.

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

Zu den wesentlichen Voraussetzungen für Zugang und Leistung bei Serviceeinrichtungen und damit zum Mindestinhalt von Nutzungsbedingungen für diese Einrichtungen gehört eine Beschreibung der zur Nutzung geöffneten Infrastruktur und der angebotenen Leistungen (BVerwG, Urteil vom 13.06.2012 – 6 C 42.10, Rn. 31). Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann dabei mit Blick auf das Koordinierungsverfahren (dazu oben unter Punkt 1.15) bestimmten Infrastrukturtteilen einen Hauptzweck zuweisen. So kann er beispielsweise bestimmte Schienenwege primär als Lade- oder Durchfahrgeleis deklarieren.

Zweckmäßig wären zudem Angaben dazu, wo die Serviceeinrichtung an das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist. An das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist eine Serviceeinrichtung auch dann, wenn sie nur über eine vorgelagerte Eisenbahninfrastruktur, die ihrerseits an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist, erreicht werden kann (§ 19 Abs. 4 Satz 2 ERegG).

Anders als § 19 Abs. 3 ERegG an Betreiber der Schienenwege stellt § 19 Abs. 4 ERegG an Betreiber von Serviceeinrichtungen teils geringere, teils aber auch höhere Anforderungen hinsichtlich der Beschreibung der Infrastruktur nebst Zugangsbedingungen, wobei je nach Art der Serviceeinrichtung noch zu differenzieren ist. So sind beispielsweise die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben (§ 19 Abs. 4 Satz 3 ERegG). Die Betreiber der Serviceeinrichtung, die dem Personenverkehr dient, sollen in den Nutzungsbedingungen darlegen müssen, welche Ausstattung und Qualitätsmerkmale sie garantieren (amtliche Begründung zu § 19 Abs. 4 ERegG, BT-Drs. 18/9099. S. 20).

Aus Kundensicht wäre wünschenswert, in jedem Falle die Serviceeinrichtungen nebst Zugangsbedingungen im Detail zu beschreiben. Dies kann in Textform, unterstützt auch als grafische Darstellung geschehen. Ebenso kommt eine tabellarische Übersicht in Betracht. Betreibt ein EIU an einem Standort mehrere Serviceeinrichtungen (z. B. innerhalb eines Hafens eine Dieseltankstelle), müssen alle Serviceeinrichtungen einzeln beschrieben werden. Zugangsberechtigte sollen selbstständig erkennen können, welche technischen und betrieblichen Bedingungen sie bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur vorfinden und welche Leistungen sie in Anspruch nehmen können. Die Zugangsberechtigten sollen in die Lage versetzt werden, selbst einschätzen zu können, welche Anforderungen sie in Bezug auf Personal und Fahrzeuge für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erfüllen müssen. Als Kriterien hierfür kommen beispielsweise in Betracht:

- Art der Serviceeinrichtung
- Besonderheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung (bei Personenbahnhöfen z. B. Bahnsteighöhen, Barrierefreiheit)
- Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen
- Lage der Gleise innerhalb der Serviceeinrichtung sowie deren Nutzlänge
- Ausstattungsumfang (z. B. Zugvorheizanlage, Elektrant, Hydrant, Ölwanne unter Abstellgleisen für Triebfahrzeuge)
- Elektrifizierung

- Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge
- Spurweite
- Achs- und Meterlast
- Höchstgeschwindigkeiten
- Abschnittsbezogene Geschwindigkeiten
- Neigungen und Steigungen
- Kleinster Bogenmesser
- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen
- Bremsweg
- Bremsstellung der Züge
- Mindestbrems Hundertstel
- Betriebsverfahren und Sicherungssysteme (z. B. Rangiersignale, PZB)
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte oder Weichenschlüssel) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten
- Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO
- KV-Kodifizierung
- Gefahrgutrestriktionen
- Verbot einzelner Traktionsarten für bestimmte Bereiche
- Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)
- Eventuelle sonstige Einschränkungen (z. B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)
- Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten
- Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb
- Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen)
- Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe (vgl. hierzu unten unter Punkt 3.4.1)
- Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten
- Brückenöffnungszeiten

3 Entgelte

3.1 Grundsatz

Die Betreiber einer Serviceeinrichtung stellen Informationen über die Entgelte bereit, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, und geben eine Webseite an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden (§ 19 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. Anlage 3 Nr. 6 Satz 2 ERegG). Eine Besonderheit gilt für Betreiber von Wartungseinrichtungen: Sie müssen keine Entgeltregelungen in ihre Nutzungsbedingungen aufnehmen (§ 63 Abs. 1 ERegG).

Zugangsberechtigte müssen den Informationen über die Entgelte entnehmen können, wie die Nutzung der Serviceeinrichtung bepreist wird und mit welchen Kosten sie folglich für die Vermarktung ihrer eigenen Leistungen kalkulieren müssen. Betreiber von Serviceeinrichtungen haben also genau zu definieren, welche konkrete Leistung mit einem bestimmten Entgelt abgegolten wird. Zugangsberechtigte müssen vollumfänglich in die Lage versetzt werden, Entgelte autonom – also ohne Rückfrage beim Betreiber der Serviceeinrichtung – ermitteln zu können.

Es empfiehlt sich, die bisherige Terminologie beizubehalten und die Informationen über die Entgelte unverändert als „Entgeltgrundsätze“ zu bezeichnen. Um die Handhabung – namentlich mit Blick auf künftige Änderungen der Entgeltregelungen – zu erleichtern, können die Entgeltgrundsätze auch in einem gesonderten Dokument zusammengefasst und als Anlage zu den Nutzungsbedingungen genommen werden.

Betreiber von Serviceeinrichtungen haben die Bundesnetzagentur unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung der jeweils vorgesehenen Entgelthöhen zu unterrichten (§ 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG), soweit es sich nicht um zu genehmigende Entgelte handelt (§ 72 Satz 4 ERegG).

3.2 Entgeltgestaltung

3.2.1 Betreiber einer Serviceeinrichtung haben zu beachten, dass die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen (§ 32 Abs. 1 ERegG). Angemessener Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht (§ 1 Abs. 9 ERegG).

3.2.2 Nach § 32 Abs. 2 ERegG ist ein Betreiber einer Serviceeinrichtung verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Grundsätze liegt insbesondere vor, wenn

— Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder

- einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.

Im letztgenannten Fall – also bei beabsichtigten Preisdifferenzierungen zwischen verschiedenen Nutzern bzw. Nutzergruppen – sind in den Nutzungsbedingungen die sachlichen Differenzierungskriterien, an denen die Preisbildung ansetzt, darzustellen und transparent zu begründen.

- 3.2.3 Die vorstehend unter Punkt 3.2.2 genannten Grundsätze gelten auch für die in Anlage 2 Nr. 3 und 4 ERegG aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen, allerdings nur in den Fällen, in denen diese Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden (§ 35 Abs. 5 ERegG). Ausweislich der amtlichen Begründung wird die Höhe der Entgelte für Neben- und Zusatzleistungen grundsätzlich nicht reguliert. Ein Bedürfnis für Regulierung bestehe allerdings dann, wenn die Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden. In diesem Fall gelte § 32 Abs. 2 ERegG entsprechend (BT-Drs. 18/8334, S. 199). Können Zugangsberechtigte also zwischen mehreren Anbietern wählen, ist der Betreiber der Serviceeinrichtung bei der Gestaltung seiner Entgelte für Zusatzleistungen und Nebenleistungen im Rahmen des allgemeinen Wettbewerbsrechts frei.
- 3.2.4 Die vorstehend unter den Punkten 3.2.1 bis 3.2.3 genannten Restriktionen gelten nicht für Betreiber von Wartungseinrichtungen. Nach § 63 Abs. 2 ERegG ist § 32 ERegG auf die Betreiber von Wartungseinrichtungen nicht anzuwenden.
- 3.2.5 Das ERegG gebietet nicht, dass Betreiber einer Serviceeinrichtung kostendeckend arbeiten müssen. Der Grundsatz der Kostendeckung gilt nur für Betreiber der Schienenwege (§ 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Es steht dem Betreiber einer Serviceeinrichtung also frei, Leistungen unter Kosten anzubieten, solange seine Entgelte angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind.

3.3 Leistungsabhängige Entgeltregelung

Für alle Serviceeinrichtungen gleichermaßen – ausgenommen Wartungseinrichtungen (§ 63 Abs. 1 ERegG) – sind leistungsabhängige Entgeltregelungen zu schaffen („Performance Regime“). Dies ergibt sich aus § 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 ERegG, wonach die Entgeltregelungen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Serviceeinrichtung Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten müssen. Diese Regelungen können

- Vertragsstrafen für Störungen des Betriebs,
 - eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und
 - eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen,
- umfassen (§ 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 ERegG).

Die leistungsabhängigen Entgeltregelungen sind im Einzelnen zu beschreiben. Bei der Ausgestaltung seines Anreizsystems hat sich das EIU an den betrieblich relevanten Störungen zu orientieren. Entscheidend ist, dass ein Anreiz geschaffen wird, der signifikante Wirkung in Bezug auf Störungsvermeidung, Störungsbeseitigung und Leistungserhöhung zeigt. Dazu ist das Anreizsystem so zu konzipieren, dass seine Wirksamkeit empirisch

überprüft werden kann (beispielsweise anhand von Kennzahlen). Es ist transparent darzulegen, an welche Ereignisse das Anreizsystem anknüpft, auf welche Weise ein Ereignis erfasst wird, wie der Verursacher des Ereignisses identifiziert wird, welche entgeltlichen Folgen das Ereignis für den Verursacher haben soll und welche Prozesse angestoßen werden, wenn einer der Beteiligten die Richtigkeit der erfassten Daten in Zweifel zieht.

3.4 Einzelaspekte der Entgeltgestaltung

Im Folgenden werden verschiedene Einzelaspekte der Entgeltgestaltung näher beschrieben.

3.4.1 Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten

§§ 10 f. ERegG gewähren einen in zeitlicher Hinsicht uneingeschränkten Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen. Dies bedeutet, der Zugangsanspruch besteht 24 Stunden pro Tag, 7 Tage die Woche, 52 Wochen im Jahr. Dies bedeutet nicht zugleich, dass das EIU eine ununterbrochene Betriebsbereitschaft vorhalten muss. Es kann vielmehr regelmäßige Betriebszeiten festsetzen und muss diese dann in seinen NBS-BT bekannt geben. Erforderlich sind genaue Angaben (z. B. Datum, Zeiträume, Wochentage, Uhrzeiten), anhand derer die regelmäßigen Betriebszeiten zweifelsfrei abgelesen werden können. Werden Serviceeinrichtungen bzw. Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten nachgefragt, können hierfür besondere Entgelte festgesetzt werden. Daher ist es unerlässlich, die regelmäßigen Betriebszeiten der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur in den NBS-BT aufzuführen. Korrespondierend hierzu kann eine Regelung getroffen werden, welches Entgelt der Zugangsberechtigte für den Fall einer Nutzung außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten zu entrichten hat.

(Hinweis: Es ist denkbar, dass ein EIU in seltenen Ausnahmefällen Zugang und Leistungen nicht ganztägig gewährleisten kann, z. B. weil für unvorhergesehene Spitzen nicht genügend Personal zur Verfügung steht und auch kurzfristig nicht beschafft werden kann. Hierzu führt schon die amtliche Begründung zu § 3 EIBV [BR-Drs. 249/05, Seite 36] aus: „Weigert sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sind entsprechende Bescheide durch die Regulierungsbehörde zu erlassen. Diese unterliegen jedoch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Unverhältnismäßige Belastungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind damit ausgeschlossen.“). Die Rechtslage hat sich insoweit nicht geändert.

3.4.2 Entgeltnachlässe

§ 38 ERegG gilt nur für Betreiber der Schienenwege. Es existiert keine Rechtsvorschrift, nach der es Betreibern von Serviceeinrichtungen explizit verwehrt wäre, Entgeltnachlässe zu gewähren. Allerdings ist ein Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Grundsätze liegt nach § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG insbesondere vor, wenn einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.

In jedem Falle dürften Entgeltnachlässe in Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Serviceeinrichtung eingesparten Verwaltungskosten zulässig sein. Dies wird selbst einem insoweit regulierten Betreiber der Schienenwege zugestanden (§ 38 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Im Übrigen könnten Betreiber von Serviceeinrichtungen einen Nachlass z. B. für bestimm-

te Nutzungszeiten gewähren, um so die Auslastung der Serviceeinrichtung zu optimieren. Sie könnten auch Nachlässe zur Gewinnung von Neuverkehr bzw. von neuen Kunden oder für bestimmte Umweltkomponenten vorsehen. Denkbar wäre auch ein Mengenrabatt. Ein Mengenrabatt allerdings, der nur von einem einzigen Großkunden erreicht werden könnte, dürfte den Grundsätzen des § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG nicht genügen.

3.4.3 Stornierungsentgelte und Entgelte für nicht in Anspruch genommene Nutzungen und Leistungen

Stornierungsentgelte und Entgelte für vertraglich vereinbarte, aber nicht in Anspruch genommene Nutzungen und Leistungen (im Folgenden einheitlich als „Stornierungsentgelte“ bezeichnet) dienen dem Ausgleich des Schadens, den ein EIU im Falle der Abbestellung oder der sonstigen Nichtinanspruchnahme (im Folgenden einheitlich als „Stornierung“ bezeichnet) von Serviceeinrichtungen erleidet. Bei der Bemessung des Schadens sind die ersparten Eigenaufwendungen und die Möglichkeit der Wiedervermarktung zu berücksichtigen. Da eine Wiedervermarktung umso schwieriger wird, je später die Stornierung einer Serviceeinrichtung erfolgt, kann es zweckmäßig sein, in den Entgeltgrundsätzen pauschalisierte Stornierungsentgelte anhand einer zeitlichen Staffelung auszuweisen. Dabei ist darzulegen, wie die Stornierungsentgelte berechnet werden (z. B. in Prozent des Nutzungsentgeltes).

3.4.4 Mahngebühren

EIU können in ihren NBS-BT für den Fall des Zahlungsverzugs Mahngebühren vorsehen.

3.5 Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen

3.5.1 Unzulässiger Gestaltungsspielraum

„Das EIU bietet Rangierleistungen an. Es kann dafür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen.“

Es bleibt offen, in welchen Fällen das EIU ein Entgelt erhebt. Die Klausel bietet die Möglichkeit, nach Belieben Entgelte einzufordern bzw. nicht einzufordern. Eine solche Regelung bedarf der Konkretisierung.

3.5.2 Unzulässiger Bemessungsspielraum

„Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Serviceeinrichtungen oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt das EIU ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes.“

Es bleibt offen, nach welchen Kriterien das EIU die konkrete Entgelthöhe bestimmt. Es könnte die Entgelthöhe nach Belieben festsetzen. Eine solche Klausel bedarf der Konkretisierung.

3.5.3 Unzulässiger Ergänzungsspielraum

„Zusatzleistungen werden auf Anfrage gesondert erbracht und separat neben dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung berechnet. Zu den

Zusatzleistungen gehören zum Beispiel Lotsengestellung, Beförderungsanordnungen, zusätzliche Stellwerksbesetzung usw.“

Die Aufzählung von Zusatzleistungen erfolgt nicht abschließend, sondern lediglich beispielhaft. Damit kann in weiteren Fällen unklar bleiben, ob es sich um Zusatzleistungen handelt oder nicht. Das EIU erhält sich so die Möglichkeit, bei nicht benannten Leistungen nach Belieben von separat zu bepreisenden Zusatzleistungen zu sprechen. Die zum Zeitpunkt der Aufstellung der NBS angebotenen Zusatzleistungen sind daher konkret aufzuführen. Dies schließt nicht aus, dass das EIU auch im Nachhinein weitere Produkte und Dienstleistungen kurzfristig anbieten kann (z. B. auf Kundenwunsch). Um für solche Fälle dem Vorwurf der Willkür und Diskriminierung auszuweichen, bietet es sich an, prophylaktisch Stundensätze für den Ressourceneinsatz anzugeben.

3.5.4 Unzulässiger Vereinbarungsspielraum

„Weitere periphere Anlagen können auf Anfrage und in gesonderten Verträgen zur Verfügung gestellt werden.“

Die Klausel bietet dem EIU die Möglichkeit, Verträge mit verschiedenen Zugangsberechtigten verschiedenartig zu gestalten. Ein Verstoß gegen das Eisenbahnrecht liegt dann vor, wenn es sich bei den Anlagen um Eisenbahninfrastruktureinrichtungen handelt, zu denen Zugang zu gewähren ist. Hier müssen die Zugangsregelungen einschließlich der Entgelte von vornherein feststehen und können nicht in gesonderten Verträgen ausgehandelt werden.

4 Sonstiges

- Beschreibung von Zusatzleistungen
- Beschreibung von Nebenleistungen
- Regelungen zur (Nicht-)Beaufsichtigung von abgestellten Fahrzeugen im Allgemeinen und zur (Nicht-)Beaufsichtigung von abgestellten Gefahrgutwagen im Besonderen nebst entsprechenden Haftungsregelungen bzw. -ausschlüssen (z. B. in Bezug auf Graffiti-schäden, in Fahrzeugen übernachtende Obdachlose, mutwillige Öffnung von Verschlussventilen durch unbekannte Dritte)
- Verhaltensregeln für Arbeiten des Zugangsberechtigten an ausrangierten Schadwagen in Reparaturgleisen (z. B. betreffend Sorgfaltspflichten und Unterweisung des Personals hinsichtlich der Gefahren des Bahnbetriebs im Umfeld des Reparaturgleises) nebst entsprechenden Haftungsregelungen bzw. -ausschlüssen
- Regelungen zur Zusammenarbeit mit Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG)

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner

Michael Fabian
T 0221 57979-144
F 0221 57979-8144
fabian@vdv.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de
