



Hinweise zur Ausgestaltung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 10. November 2009

Die nachfolgenden Hinweise zur Ausgestaltung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil (SNB-BT) gehen zum Teil auf Anregungen der Bundesnetzagentur zurück und sind zwischen Bundesnetzagentur und VDV abgestimmt.

Werden in den SNB-BT zu einzelnen Punkten der vom VDV empfohlenen SNB-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 ... SNB-AT ...“

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

Die SNB-BT sollten sich hinsichtlich ihres Aufbaus an den Vorgaben der Anlage 2 EIBV orientieren und zweckmäßigerweise in folgender Reihenfolge aufgebaut sein:

- Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT
- Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen
- Entgeltgrundsätze
- Kapazitätszuweisung
- Sonstiges.

Die SNB-BT dienen dazu, unternehmensspezifische Besonderheiten zu erfassen, die in den vom VDV empfohlenen SNB-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 Betreiber der Schienenwege im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen treffen können oder aufgrund gesetzlicher Vorgaben treffen müssen. Die Auflistung beinhaltet teilweise auch Punkte, die alternativ in der Vereinbarung gemäß § 14 Abs. 6 AEG abgebildet werden können (z. B. Bankverbindung, Ansprechpartner).

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1. Zu Punkt 1.2 SNB-AT

Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege für eine künftige Netzfahrplanperiode eine Neufassung oder Änderung seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen, kann er im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen hierauf hinweisen und die Gültigkeitsdauer seiner jetzigen Schienennetz-Benutzungsbedingungen entsprechend befristen.

1.2. Zu Punkt 2.1.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann gegebenenfalls festlegen, für welche Sprachen er auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung der Genehmigung verzichtet (etwa weil er selbst über ausreichende Fremdsprachenkenntnisse verfügt).

1.3. Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann eine Aussage dazu treffen, ob er sich für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis eines Erfüllungsgehilfen bedienen will. Er kann zudem ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes an-

gemessenes (§ 7e Abs. 3 AEG) Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis (im Rahmen der Entgeltgrundsätze) festlegen.

1.4. Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

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

1.5. Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege hat seine zugangsrelevanten Vorschriften (z. B. SbV, Regelungen zum Notfallmanagement) nebst Bezugsmöglichkeiten aufzulisten.

1.6. Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege sollte zweckmäßigerweise formale und inhaltliche Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen festlegen (z. B. Bereitstellung eines Vordrucks, Anträge nur in Textform und/oder in elektronischer Form).

1.7. Zu Punkt 3.4.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege sollte zweckmäßigerweise definieren, welche Tage bei ihm als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b SNB-AT gelten.

1.8. Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann gegebenenfalls eine kürzere Frist als vier Wochen für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung festlegen.

1.9. Zu Punkt 3.4.4 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege sollte zweckmäßigerweise definieren, welche Tage bei ihm als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.4 Satz 2 SNB-AT gelten.

1.10. Zu Punkt 3.4.5 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege sollte zweckmäßigerweise definieren, welche Tage bei ihm als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.5 SNB-AT gelten.

1.11. Zu Punkt 3.6 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann sich dazu erklären, ob er grundsätzlich Rahmenverträge abzuschließen bereit ist oder nicht. Bejahendenfalls kann er Ausführungen zu den näheren Modalitäten für den Abschluss von Rahmenverträgen machen.

1.12. Zu Punkt 4.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege hat seine Entgeltgrundsätze darzustellen (vgl. hierzu unten unter Punkt 3.).

1.13. Zu Punkt 4.4 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann seine Bankverbindung für Entgeltzahlungen der Zugangsberechtigten angeben. Gegebenenfalls kann er Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen treffen.

1.14. Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege 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.

1.15. Zu Punkt 5.2 SNB-AT

Punkt 5.2 SNB-AT kann dahingehend konkretisiert werden, auf welche Art und Weise der Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten sich gegenseitig informieren. Der Betreiber der Schienenwege kann in den SNB-BT festlegen, wie er alle Zugangsberechtigten, mit denen er eine vertragliche Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG abgeschlossen hat, in gleicher Weise gemäß Punkt 5.2.1 SNB-AT informiert. Er kann auch festlegen, wie er von seinen Vertragspartnern gemäß Punkt 5.2.2 SNB-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.

1.16. Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege hat die Regelungen, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, in seine Schienennetz-Benutzungsbedingungen aufzunehmen.

1.17. Zu Punkt 5.4 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann Regelungen zur Legitimation seines Personals gegenüber Zugangsberechtigten treffen.

1.18. Zu Punkt 5.5.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann Regelungen zur Legitimation seines Personals gegenüber Zugangsberechtigten treffen.

1.19. Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege hat gegebenenfalls möglichst genaue Angaben zu etwaigen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen zu machen.

1.20. Zu Punkt 6.1.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege könnte gesetzliche (soweit nicht zwingend) oder in den SNB-AT enthaltene Haftungsbestimmungen modifizieren.

1.21. Zu Punkt 6.5 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege könnte die Haftung für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan modifizieren, beispielsweise um in den Entgeltgrundsätzen aufpreispflichtige „Premiumtrassen“ mit Pünktlichkeitsgarantie ausweisen zu können.

1.22. Zu Punkt 7.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege kann Angaben zu seinen Betriebsstellen nebst deren Besetzungszeiten machen.

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

Betreiber der Schienenwege haben Angaben zu machen zur Art des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg (vgl. Anlage 2 Nr. 1 EIBV). Dies kann in Textform, unterstützend auch als graphische Darstellung geschehen. Erforderlich ist, dass Zugangsberechtigte 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 des Schienenweges
- Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen
- Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO
- Ein- oder Mehrgleisigkeit
- Elektrifizierung
- Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge
- Spurweite
- Streckenklasse (Achs- und Meterlast)
- Streckenhöchstgeschwindigkeiten
- Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten
- Neigungen und Steigungen
- Kleinster Bogenmesser

- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen
- Bremsweg
- Bremsstellung der Züge
- Mindestbremsleistung
- Betriebsverfahren (z. B. Zugmeldeverfahren, Zugleitbetrieb, signalisierter Zugleitbetrieb)
- Zugbeeinflussung (z. B. PZB, LZB, ETCS)
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten
- Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO
- KV-Kodifizierung
- Gefahrgutrestriktionen
- Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte
- Besondere Schienenwege (§ 19 EIBV)
- 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 oder für das Befahren von Steilstrecken)
- Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)
- Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe (vgl. hierzu unten unter Punkt 3.2.7.)
- Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten
- Brückenöffnungszeiten.

3. Entgeltgrundsätze

3.1. Grundsatz und Ziele

Der Besondere Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthält die individuellen Entgeltgrundsätze der Betreiber der Schienenwege. Die zu veröffentlichen Entgeltgrundsätze sind eine Besonderheit des Eisenbahnrechts. In anderen regulierten Bereichen ist den Netzbetreibern regelmäßig eine bestimmte Form der Preisbildung vorgegeben. Im Eisenbahnrecht kann der Betreiber der Schienenwege seine Entgelte weitgehend flexibel gestalten. Insbesondere sind unterschiedliche Aufschläge je nach Marktsegment der Verkehrsleistungen möglich, um durch nachfrageorientierte Preise möglichst viel Verkehr zu generieren. Mit dieser Flexibilität bei der Gestaltung geht eine Pflicht zur diskriminierungsfreien und transparenten Ausgestaltung des Preissystems im Rahmen der Entgeltgrundsätze einher.

Gemäß Anlage 2 Nr. 2 EIBV hat der Betreiber der Schienenwege seine Entgeltgrundsätze darzulegen. Es müssen Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Informationen zu den Entgelten für die in Anlage 1 EIBV aufgeführten Leistungen (Pflicht-, Zusatz- und Nebenleistungen) enthalten sein. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 21 Abs. 2 und 3 EIBV sowie der §§ 22 und 23 EIBV angewandt werden. Ausgehend vom Trassengrundpreis, der auf Basis von Erfahrungswerten der Betreiber der Schienenwege anhand der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen („Grenzkosten“) ermittelt wird, sind die Kriterien für eventuelle Auf- und Abschläge anzugeben. Dieser Abschnitt muss ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen sowie Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten.

Die Verpflichtung zur Offenlegung der Preisbildungskriterien dient insbesondere der Sicherstellung der Einhaltung des Diskriminierungsverbots. Aus den Entgeltgrundsätzen muss abzuleiten sein, dass alle Zugangsberechtigten diskriminierungsfrei behandelt werden.

Unterschiedliche Entgelte sind nur bei Vorliegen eines sachlichen Grundes gerechtfertigt. In einem solchen Fall sind in den Entgeltgrundsätzen die sachlichen Differenzierungskriterien darzustellen, an denen die Preisbildung ansetzt. Sachliche Differenzierungskriterien können z. B. unterschiedliche Nachfrageelastizitäten oder andere betriebliche Kostenstrukturen sein. Der Betreiber der Schienenwege sollte vorgenommene Differenzierungen transparent begründen.

Taugliche Entgeltgrundsätze können beispielsweise sein:

„Bei der Erhebung von Auf- bzw. der Gewährung von Abschlägen auf den Trassengrundpreis wird zwischen dem Marktsegment ‚Kombiverkehr‘ und dem Marktsegment ‚Schüttgutverkehr‘ differenziert. Die Auf- bzw. Abschläge ergeben sich aus der Liste der Entgelte.“

„Bei der Erhebung der Trassenentgelte wird aufgrund unterschiedlicher Betriebskosten zwischen Strecken der Kategorie 1 und der Kategorie 2 differenziert. In Kategorie 1 fallen alle Strecken, die mit einer durchschnittlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 100 km/h befahren werden können. In die Kategorie 2 fallen alle übrigen Strecken. Die jeweiligen Preise ergeben sich aus der Liste der Entgelte.“

3.2. Einzelaspekte der Entgeltgestaltung

Gemäß § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG haben Betreiber der Schienenwege ihre Entgelte so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG entstehenden Kosten zuzüglich ei-

ner Rendite, die am Markt erzielt werden kann (der Betreiber der Schienenwege soll eine angemessene Eigenkapitalrendite erwirtschaften können), ausgeglichen werden. Dabei sind die Maßgaben der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu beachten.

Basis des Entgeltes bilden die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten („Grenzkosten“). Hierauf können Auf-/Abschläge erhoben/gewährt werden.

Als Aufschläge kommen z. B.

- der Umweltaufschlag (§ 21 Abs. 2 EIBV)
- der Knappheitsaufschlag (§ 21 Abs. 3 EIBV)
- der Investitionsaufschlag (§ 22 Abs. 2 EIBV)
- ein allgemeiner Vollkostenaufschlag zur Deckung der Gesamtkosten des Betreibers der Schienenwege (vgl. hierzu auch Artikel 8 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2001/14/EG)

in Betracht. Bei der Erhebung von Aufschlägen kann sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden (vgl. § 14 Abs. 4 Satz 2 AEG). Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können gemäß § 21 Abs. 5 EIBV die in § 21 Abs. 2 und 4 EIBV genannten Entgelte und das Entgelt für die Pflichtleistungen über angemessene Zeiträume gemittelt werden, was in den Entgeltgrundsätzen auszuführen wäre. In Bezug auf den allgemeinen Vollkostenaufschlag dürfen Betreiber der Schienenwege eine Mischkalkulation zugrunde legen. Im Übrigen haben Betreiber der Schienenwege zu gewährleisten, dass jede Verkehrsleistung nur die von ihr verursachten Kosten trägt. Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden (§ 21 Abs. 4 EIBV).

Im Folgenden werden verschiedene Einzelaspekte der Entgeltgestaltung näher beschrieben:

3.2.1. Leistungsabhängige Entgeltregelung („Performance Regime“)

„Der Betreiber der Schienenwege hat seine Entgelte für die Pflichtleistungen so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung haben für das gesamte Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege zu gelten.“ [§ 21 Abs. 1 EIBV]

Die leistungsabhängigen Entgeltregelungen sind in den Entgeltgrundsätzen zu beschreiben (vgl. Anlage 2 Nr. 2 EIBV). Bei der Ausgestaltung eines Anreizsystems hat sich der Betreiber der Schienenwege 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 konstruieren, dass seine Wirksamkeit empirisch überprüft werden kann (beispielsweise anhand von Kennzahlen). In den Entgeltgrundsätzen 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. Auf die VDV-Mitteilung 9036 „Leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege“ wird hingewiesen.

3.2.2. Umweltbezogene Entgeltbestandteile

„Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden.“ [§ 21 Abs. 2 EIBV]

Umweltabgaben sind ein Instrument zur Internalisierung externer Effekte. Die Berücksichtigung solcher externen Kosten soll Anreize zu einem umweltbewussteren Verhalten setzen. Um jedoch eine einseitige Erhöhung der Transportkosten bei der Eisenbahn durch die Internalisierung der externen Kosten zu vermeiden, regelt das europäische Recht, dass eine Anlastung umweltbezogener Kosten nur dann die Gesamterlöse des Betreibers der Infrastruktur erhöhen dürfen, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt (vgl. Artikel 7 Abs. 5 der Rili 2001/14/EG).

Da derzeit in Deutschland anderen Verkehrsträgern keine externen Kosten angelastet werden, darf sich durch einen Umweltaufschlag der Gesamterlös des Betreibers der Schienenwege nicht verändern. Es geht also nur darum, Anreize zu setzen, die ein umweltschonenderes oder emissionsminderndes Verhalten unterstützen. § 21 Abs. 2 EIBV dient hingegen nicht der Gewinnmaximierung des Betreibers der Schienenwege. In der Praxis könnte ein Umweltaufschlag etwa den Einsatz lauter Güterwagen belasten, während für lärmarme Güterwagen ein geringerer Trassenpreis zu zahlen ist.

3.2.3. Knappheitsbezogene Entgeltbestandteile

„Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf einem bestimmaren

Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.“ [§ 21 Abs. 3 EIBV]

Die Berücksichtigung der Knappheit von Schienenwegkapazität bzw. die Berücksichtigung der Dichte von Verkehrsströmen und der Auslastung von Knoten und Strecken im Schienennetz liegt im originären Interesse des Betreibers der Schienenwege. Er kann durch Aufschläge für einzelne Schienenwegabschnitte die Gesamtauslastung seines Netzes optimieren, da Zugangsberechtigte die Nutzung preisgünstigerer Zugtrassen in Erwägung ziehen werden.

Zu beachten ist jedoch der enge Anwendungsbereich des § 21 Abs. 3 EIBV. Ein Knappheitsaufschlag kann ausschließlich für überlastete Schienenwege im Sinne des § 16 EIBV und grundsätzlich auch nur dann erhoben werden, wenn der Betreiber der Schienenwege einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorgelegt hat. Dies ergibt sich aus § 18 Abs. 3 und 4 EIBV.

3.2.4. Minderung des Entgeltes

„Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen. Sie sind bei nicht vertragsgemäßem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu mindern.“ [§ 21 Abs. 6 EIBV]

Die Vorschrift erfasst nur den vertragswidrigen Zustand der Eisenbahninfrastruktur, nicht hingegen sonstige Leistungsstörungen (z. B. rein betrieblicher Art). Im Rahmen des § 21 Abs. 6 EIBV ist ausschließlich für die Fälle, in denen der vertragsgemäße Zustand der Eisenbahninfrastruktur nicht vollständig erreicht wird, eine Minderung vorzusehen. Für solche infrastrukturbedingten Mängel ist die Minderung auch ohne ein entsprechendes Minderungsverlangen des Zugangsberechtigten zu gewähren, sofern die zur Minderung führenden Umstände dem

Betreiber der Schienenwege bekannt sind (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 20.08.2009 – 13 B 922/09). Die Höhe der Minderung bemisst sich grundsätzlich nach den Umständen des Einzelfalles. Soweit aufgrund von gleichgelagerten Einzelfällen bereits Erfahrungswerte vorliegen, bietet es sich an, in die Entgeltgrundsätze entsprechende allgemeingültige Regelungen für die Minderung aufzunehmen.

3.2.5. Berücksichtigung langfristiger Investitionskosten

„Im Fall von künftigen Investitionsvorhaben oder von Vorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurden, darf der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten des Schienenweges oder eine Verminderung der Kosten bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Zu einer derartigen Entgelterhebung können auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos gehören.“ [§ 22 Abs. 2 EIBV]

Nach Maßgabe des § 22 Abs. 2 EIBV kann für Investitionsvorhaben, die aus Eigenmitteln des Betreibers der Schienenwege finanziert werden oder wurden (eigenfinanzierter Neu- oder Ausbau), ein (z. B. streckenspezifischer) Aufschlag auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, erhoben werden. Das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 22 Abs. 2 EIBV kann im Überprüfungsfall gegenüber der Regulierungsbehörde zumeist durch folgende Unterlagen nachgewiesen werden:

- Investitionsrahmenplan
- Umsetzungsplan
- Bauzeiten- und Finanzierungsplanung
- Kalkulation der Nachfrage- und Preisentwicklung.

3.2.6. Entgeltnachlässe für Schienenwege

„(1) Entgeltnachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, soweit nicht in Absatz 2 etwas anderes geregelt ist. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(2) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Schienenwegabschnitte Entgeltregelungen einführen, die für alle Zugangsberechtigten gelten und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(3) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(4) Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche Entgeltnachlässe zu gewähren.“ [§ 23 EIBV]

Entgeltnachlässe sind ausschließlich auf Grundlage dieser Vorschrift zulässig, weitergehende Entgeltnachlässe können nicht gewährt werden. Im Einzelnen sind damit folgende Nachlässe möglich:

- Nachlässe in Höhe eingesparter Verwaltungskosten
- Zeitlich begrenzte Nachlässe für neue Eisenbahnverkehre
- Zeitlich begrenzte Nachlässe für kaum ausgelastete Strecken.

Bei der Gewährung von Nachlässen sind alle Zugangsberechtigten gleich zu behandeln.

3.2.7. Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten

§ 14 Abs. 1 Satz 1 AEG gewährt 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 der Betreiber der Schienenwege eine ununterbrochene Betriebsbereitschaft vorhalten muss. Er kann vielmehr regelmäßige Betriebszeiten festsetzen und muss diese dann in seinen SNB-BT bekannt geben. Werden Schienenwege 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 SNB-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. Die Höhe dieses Entgeltes wird durch die zusätzlich entstehenden Kosten begrenzt.

(Hinweis: Es ist denkbar, dass ein Betreiber der Schienenwege 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 die amtliche Begründung zu § 3 EIBV [BR-Dr. 249/05, Seite 36] aus: „Weigert sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sind entsprechende Bescheide durch die Regulatorische Behörde zu erlassen. Diese unterliegen jedoch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Unverhältnismäßige Belastungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind damit ausgeschlossen.“).

3.2.8. Stornierungsentgelte

Stornierungsentgelte dienen dem Ausgleich des Schadens, den ein Betreiber der Schienenwege im Falle der Abbestellung oder der sonstigen Nichtinanspruchnahme von Zugtrassen 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 der Trasse erfolgt, kann es zweckmäßig sein, in den Entgeltgrundsätzen pauschalierte Stornierungsentgelte anhand einer zeitlichen Staffelung auszuweisen. Dabei ist darzulegen, wie die Stornierungsentgelte berechnet werden (z. B. in Prozent des Trassenpreises).

3.2.9. Mahngebühren

Betreiber der Schienenwege können in ihren SNB-BT für den Fall des Zahlungsverzugs Mahngebühren vorsehen.

3.3. Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen

3.3.1. Unzulässiger Gestaltungsspielraum

„Der Betreiber der Schienenwege bietet Schiebeleistungen an. Er kann dafür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen.“

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

3.3.2. Unzulässiger Bemessungsspielraum

„Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes.“

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

3.3.3. Unzulässiger Ergänzungsspielraum

„Zusatzleistungen werden auf Anfrage gesondert erbracht und separat neben dem Trassenpreis 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. Der Betreiber der Schienenwege erhält sich so die Möglichkeit, bei nicht benannten Leistungen nach Belieben von separat zu bepreisenden Zusatzleistungen zu sprechen. Die zum Zeitpunkt der Aufstellung der SNB angebotenen Zusatzleistungen sind daher konkret aufzuführen. Dies schließt nicht aus, dass der Betreiber der Schienenwege 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.

3.3.4. Unzulässiger Vereinbarungsspielraum

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

Die Klausel bietet dem Betreiber der Schienenwege 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 Entgeltgrundsätze von vornherein feststehen und können nicht in gesonderten Verträgen ausgehandelt werden.

3.4. Veröffentlichung der Entgelte

Gemäß § 21 Abs. 7 Satz 1 EIBV sind die Entgelte der Betreiber der Schienenwege einen Monat vor dem Fristbeginn für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan nach § 4 Abs. 1 EIBV zu veröffentlichen oder zuzusenden. Hingegen sind Schienennetz-Benutzungsbedingungen gemäß § 4 Abs. 5 EIBV mindestens vier Monate vor Ablauf der vorgenannten Frist zu veröffentlichen (und treten mit dem Ablauf der Frist in Kraft). Vor diesem Hintergrund könnten Betreiber der Schienenwege im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen auf freiwilliger Basis auch eine eventuelle frühere Veröffentlichung ihrer Entgelte vorsehen.

4. Kapazitätszuweisung

Ergänzend zu den SNB-AT kann der Betreiber der Schienenwege gegebenenfalls das Trassenzuweisungsverfahren (Netzfahrplan, Gelegenheitsverkehr) näher beschreiben.

5. Sonstiges

- Beschreibung von Zusatzleistungen
- Beschreibung von Nebenleistungen.