

**Stellungnahme**  
der Mitglieder des  
**Netzwerks Privatbahnen e.V.**  
sowie von  
**Mofair – mobil und fair e.V.**  
zu den  
**„Schienennetznutzungsbedingungen 2010“ der DB Netz AG**

6. Oktober 2008

**Mofair e.V.**  
Potsdamer Platz 1  
10785 Berlin  
030 – 30 60 46 83

**Netzwerk Privatbahnen e.V.**  
Am Weidendamm 1a  
D-10117 Berlin  
030 – 59 00 99-626

## A. Gegenstand und Zielsetzung dieser Stellungnahme

Mit Datum vom 5. September 2008 hat die DB Netz AG („**DB Netz**“) die beabsichtigten Änderungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen vom 14. Dezember 2007 („**SNB 2009**“) mit Wirkung ab dem 15. April 2009 („**SNB 2010**“) bekannt gegeben. Die gemäß § 14 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) Zugangsberechtigten haben gemäß § 4 Abs. 4 Satz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EiBV) einen Monat lang die Gelegenheit, eine Stellungnahme zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen („**SNB**“) oder deren Änderung Stellung zu nehmen.

Bei der vorliegenden Stellungnahme handelt es sich um die gemeinsame Stellungnahme der in der **Anlage** im Einzelnen benannten zugangsberechtigten Mitglieder (nachfolgend: die „**Zugangsberechtigten**“) des Netzwerks Privatbahnen e.V. sowie Mofair – mobil und fair e.V.

Im August 2007 hatten die Verbände der Zugangsberechtigten der vorliegenden Stellungnahme, der BAG SPNV – Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger e.V., das Netzwerks Privatbahnen e.V. sowie Mofair – mobil und fair e.V., eine „Gemeinsame Position der Verbände“ unter dem Titel „Stand und Perspektiven der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG“ vorgelegt und auch der DB Netz zur Kenntnis gebracht. Diese „Gemeinsame Position“ bezog sich konkret auf die SNB vom 11. Dezember 2006 („**SNB 2008**“).

Mit den nunmehr veröffentlichten minimalen Änderungen bei den SNB 2010 zeigt die DB Netz, dass sie die in der „Gemeinsamen Position der Verbände“ vorgeschlagenen Anregungen sowie die darin formulierten Beanstandungen überhaupt nicht berücksichtigt hat, obwohl diese Verbände einen Großteils der privaten, nicht zum DB-Konzern gehörenden Nutzer ihres Schienennetzes repräsentieren.

Darüber hinaus zeigen die vorgelegten SNB 2010, dass sich der Stillstand bei den SNB perpetuiert: Bereits im Vorgriff auf die EiBV hatte 2005 DB Netz die ersten SNB 2006 veröffentlicht. Auch nach 5 Jahren, unzähligen Bescheiden der Bundesnetzagentur („**BNetzA**“) und Prozessen von DB Netz vor dem VG Köln und dem OVG Münster muss konstatiert werden, dass bei den SNB im Hinblick auf ihre Ziele – Sicherstellung von Transparenz und eines nichtdiskriminierenden Zugangs zu den

Schienenwegen durch Veröffentlichung aller für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen<sup>1</sup> – kein nennenswerter Fortschritt erzielt worden ist. Noch heute informieren die SNB nur äußerst lückenhaft über die von DB Netz bereit gestellten Leistungen. Insbesondere taugen die SNB nicht als Maßstab der Bemessung einer geschuldeten Leistung.

Vor diesem Hintergrund dient die vorliegende Stellungnahme der Zugangsberechtigten in erster Linie dazu, die bereits bekannten (und hier teilweise erweiterten) Aussagen der „Gemeinsame Position der Verbände“ nunmehr formell (und an die neuesten Entwicklung in den SNB angepasst) als Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 4 Satz 2 der EiBV zu den SNB 2010 einzuführen. Verdeutlicht werden soll damit insbesondere, dass die Beanstandungen und Vorschläge der „Gemeinsamen Position der Verbände“ nach wie vor von großer Dringlichkeit sind und die Zugangsberechtigten sich diese jeweils individuell zu eigen machen, verbunden mit dem Appell an die DB Netz, diese im Rahmen des Verfahrens zur Inkraftsetzung der SNB 2010 zu berücksichtigen. Verdeutlicht werden soll aber auch, dass bei der gebotenen Anpassung der SNB keine Zeit mehr zu verlieren ist und eine einfache Weiterführung der unzulänglichen SNB 2009 unter dem neuen Deckblatt „SNB 2010“ ein weiteres verlorenes Jahr auf dem Weg zum Ziel eines funktionierenden Wettbewerbs auf der Schiene darstellt.

---

<sup>1</sup> So die Formulierung in Erwägungsgrund 5 der Richtlinie 2001/14/EG.

## **B. Zusammenfassung wesentlicher Aussagen der Stellungnahme**

### **1. Anreizsystem (vertiefend unter C. 8).**

Das ursprünglich von der DB Netz konzipierte, seitens diverser Zugangsberechtigter und ihrer Verbände sowie der BNetzA beanstandete „Anreizsystem zur Verringerung von Störungen“ ist von der DB Netz zwischenzeitlich ausgesetzt worden, um mit den Zugangsberechtigten in Gespräche über Erneuerung und Verbesserung des Anreizsystems zu treten. Die Zugangsberechtigten begrüßen das. Die formelle Beibehaltung des bisherigen Anreizsystems in den SNB 2010 gibt jedoch falsche Signale, da sich die DB Netz offensichtlich weiterhin die Möglichkeit offen hält, das bisherige Anreizsystem erneut in Gang zu setzen. Eine solche Möglichkeit kann aber nicht nur die intendierten Gespräche über eine Verbesserung des Anreizsystems belasten, sie kann auch zu Gegenreaktionen der Zugangsberechtigten (etwa in Form einer Unterlassungsklage aufgrund der Verwendung rechtswidriger AGB) führen. Die Zugangsberechtigten fordern daher die DB Netz auf, das bisherige Anreizsystem auch formell in den SNB 2010 aufzuheben und so die richtige Ausgangssituation für die Gespräche über ein verbessertes Anreizsystem zu schaffen.

### **2. Unzureichende Entgeltgrundsätze (vertiefend unter C.6)**

Selbst (dann) sieben Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der zugrundeliegenden EG-Richtlinie 2001/14/EG<sup>2</sup> sowie fünf Jahre nach Inkrafttreten der reformierten EiBV fehlen in den SNB 2010 immer noch verwertbare Entgeltgrundsätze. Nach Ansicht der Zugangsberechtigten müssen die Entgeltgrundsätze so detailliert sein, dass überprüfbar ist, ob und wie DB Netz die EG- und nationalen rechtlichen Vorgaben an eine Kosten- und Marktorientierung und hinreichende Preisdifferenzierung nach den verschiedenen Kriterien umgesetzt hat. Eine effiziente Kontrolle des Verbots von Querfinanzierungen ist nur möglich, wenn die DB Netz die Kostenstrukturen insgesamt offen legt, dies schließt insbesondere auch Konzernumlagen und Konzernverrechnungen mit ein.

---

<sup>2</sup> Die Umsetzungsfrist ist am 15. März 2003 abgelaufen, vgl. Art. 38 der Richtlinie 2001/14/EG.

Aber auch ohne Begründung lässt das derzeitige Entgeltsystem bereits zahlreiche Verstöße gegen geltendes Recht erkennen:

- Vollkostendeckung ist nur zulässig, wenn die hierzu genommenen Aufschläge am Markt getragen werden können. Hierzu sind umfangreiche Marktanalysen notwendig. Jedenfalls sind unter diesem Aspekt die Regionalfaktoren für den SPNV unzulässig, da diese allein mit der Kostendeckung begründet wurden, aber keine Verträglichkeit überprüft wurde.
- Die Kostenanlastung, v.a. aus Hochgeschwindigkeitsstrecken an den SPNV und Schienengüterverkehr spiegelt nicht die durch Verkehrsarten verursachten Kosten wider.
- Die Zuschläge für gut ausgelastete Strecken widersprechen den Vorgaben für Zuschläge aufgrund von Überlastung bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, da die Auslastungszuschläge keinerlei Anreizwirkung entfalten (z.B. Umlenkung auf nachfrageärmere Zeiten oder preisliche Bevorzugung von Umwegen).
- Die höheren Preise für Takt- und Expresstrassen werden mit einem angeblich höheren Konstruktionsaufwand begründet. Da aber nach DB Netz-eigener Lesart auch für diese Trassen die allgemeinen Trassenkonfliktlösungs-Regeln gelten und sie daher gerade keinen rechtlichen Vorrang genießen sollen, ist diese Begründung nicht schlüssig.
- Die Regelungen zu Zubringertrassen im Schienengüterverkehr sind willkürlich und diskriminierend.
- Die Regelungen über Neuverkehre sind unpraktikabel, da diese („Verlagerung von der Straße“) für Eisenbahnverkehrsunternehmen („EVU“) und Aufgabenträger nicht nachweisbar sind. Die bisherige Umsetzung bietet Gefahr für eine diskriminierende Handhabe zu Gunsten der Gesellschaften der DB AG.
- Die Regelungen über Zuschläge bei spezifischen Investitionsvorhaben sind weitgehend inhaltslos und erfüllen nicht den gesetzlichen Regelungsauftrag.
- Die Leistungen zu Standortverfolgung, sowie über Bildfahrpläne müssten zu den Basisleistungen gehören und dürfen keine Zusatzleistungen sein.

- Ebenfalls wären die Bedingungen zum Energiebezug in die Entgeltgrundsätze zu integrieren.
- Die Regelungen zur Nichtabnahme von Bedarfstrassen und Stornierungsentgelten sind nicht aufeinander abgestimmt und widersprüchlich. Zudem entsprechen die Stornierungsentgelte nicht den gesetzlichen Vorschriften. Ein weiteres Problem liegt in der Möglichkeit, Bedarfstrassen im Gesamtumfang von 15% anzumelden. Damit werden große EVU bevorzugt und Anreize gesetzt, auf stark nachgefragten Streckenabschnitten Bedarfstrassen zu „bunkern“.

### **3. Unzureichende Dokumentation der Leistungen und Informationen in den SNB (vertiefend unter C.1)**

Entgegen einer ihrer wichtigsten Funktionen – die SNB sind von zentraler Bedeutung, um die durch die DB Netz zu leistende Sollleistung zu definieren und eine Grundlage zu geben zur Berechnung der Höhe der Minderung vom Trassenentgelt bei einer Abweichung von diesem Sollzustand – dokumentieren die SNB heute den Sollzustand nur lückenhaft und sind vielfach unverbindlich. Zudem macht eine Minderungsschwelle von 10% - bezogen auf die Verlängerung der Fahrzeit gegenüber der bestellten Trasse - die lückenhafte Infrastrukturbeschreibung weitgehend zur Makulatur. Dies alles führt auch dazu, dass faktisch weiterhin die DB Netz einseitig über ihre Leistungen entscheiden kann und sie beliebig ändern kann, während der Zugangsberechtigte mit der Annahme des Trassenangebots ein Fahrplanjahr gebunden ist.

Zudem fehlt es auch in den SNB 2010 immer noch an wichtigen Informationen. Die SNB müssen das zentrale Bedingungs- und Informationswerk für die Zugangsberechtigten zur deutschen Eisenbahninfrastruktur sein. Die SNB müssen insbesondere vollständige Information über Netzspezifika enthalten wie

- Kapazität einschließlich Bindungen durch Rahmenverträge,
- fahrbare Geschwindigkeiten und Langsamfahrstellen,
- Neigungen, Kurven,
- Länge von Verlade-, Abstell-, Terminal- und Ausweichgleisen,

- alle geplanten und planbaren Bauarbeiten mit erheblichen Auswirkungen auf den Betrieb,
- Stilllegungen von Strecken und Gleisen, auch wenn diese nur geplant und erst recht, wenn sie bereits beantragt worden sind,
- Angaben über Lichtraumprofil und Elektrifizierung, sowie Zweigleisigkeiten sind zu präzisieren. Daneben sind auch Grundsätze über Dispositionsregeln und Betriebsführung zu ergänzen,
- Inbetriebnahmetermine von Neu- und Ausbauten sind verbindlich zu garantieren.

#### **4. Unzureichende Regelungen zur Trassenvergabe (vertiefend unter C.4)**

Die SNB 2010 informieren bislang nicht über das Prozedere der Trassenvergabe, sondern erschöpfen sich in der teils widersprüchlichen Wiederholung der Bestimmungen der EiBV. Dagegen wäre es erforderlich, dass die DB Netz in den SNB 2010 eine konsequente Strategie der Stimulierung von Nachfrage nach Zugtrassen (Mehrverkehr auf der Schiene) umsetzt. Dies erfordert hohe Transparenz über Netzleistungsfähigkeit und Netznutzung, sowie über die Entscheidungen zur Netznutzung durch die EVU seitens der DB Netz. Bereits umfangreiches Wissen der EVU um die Möglichkeiten und Anforderungen an die Infrastruktur würde sie in die Lage versetzen, ihre Trassennachfrage intelligent an die DB Netz zu richten und z.B. die erforderlichen Freiheitsgrade bereits bei der Trassenanfrage einzuräumen.

In den SNB 2010 muss auch eine logische Verknüpfung zwischen Preis und Trassenprodukt erfolgen. Die Zugangsberechtigten können sich vorstellen, dass wieder stärker eine Verknüpfung zwischen zu zahlendem Preis und der seitens der DB Netz zu liefernder Trassen- und Betriebsqualität erfolgen kann. Je höher der Preis, desto mehr haben die EVU Anspruch auf bevorzugte Behandlung bei Trassenkonstruktion und Betriebsführung. Schon heute zahlen der vertaktete Personenfern- und -nahverkehr die höchsten Trassenpreise. Konsequenterweise genießt er auch in der Konstruktion Vorrang. Umgekehrt können abgestufte Anforderungen an Zeitverlusten durch Überholungen und Wartezeiten ein Maximum an Netzauslastung bewirken, da die DB Netz dann unter Nutzung der eingeräumten Freiheitsgrade eine bestmögliche Netzauslastung organisieren kann.

## 5. **Fehlende Regelungen zur Zuweisung von „Fahrwegkapazität“ (vertiefend unter C.3)**

Die SNB orientieren sich – auch entsprechend der Spruchpraxis der BNetzA – an den Regelungen der EiBV. Diese sind aber in einem entscheidenden Punkt im Widerspruch zum Europarecht. Art. 13 Abs. 1 und 2 und 14 Abs. 1 EG-RL 2001/14/EG sehen vor, dass „Fahrwegkapazität“ zugeteilt wird. Dies ist nicht identisch mit der „Zugtrasse“. Denn eine Zugtrasse ist die *konkrete Fahrwegkapazität*, um einen Zug durchzuführen, vgl. die Definition in Art. 2 lit. I RL 2001/14/EG. Die Zugtrasse ist somit nur die konkrete Umsetzung einer vorher abstrakt geplanten Kapazität, vgl. Art. 13 Abs. 2 RL 2001/14/EG. Dies hat weitreichende Folgen. Denn die Vergabe von Schienenwegen darf nach der Konzeption des EG-Rechts nicht auf der Basis einer einzelnen, durchgeplanten „Trassen“ erfolgen, sondern muss abstrakt eine hinreichende reservierte Kapazität beinhalten, die es ermöglicht, den Kundenanforderungen z.B. an Fahrzeit, bestimmten Abfahrts-/Ankunftszeiten, bestimmten Strecken, bestimmten Halten und bestimmten Verknüpfungen Rechnung zu tragen.

Die Bezugnahme auf eine einzuplanende Kapazität ermöglicht eine weitgehende Umstellung der Leistungen von DB Netz auf klare Produkte, die an den Kundenbedürfnissen orientiert sind. Durch die justiziablen Versprechungen bestimmter Eigenschaften der Kapazität (Fahrzeit, Anforderungen an Fahrzeiten etc.) gibt es einen klaren Maßstab für die geschuldete Leistung. Umgekehrt wird es den Infrastrukturbetreibern und DB Netz ermöglicht durch Setzen von entsprechenden Planungsprämissen ausreichend Luft für kleinere Instandsetzungsarbeiten, übliche Verzögerungen im Betriebsgeschehen etc. vorzusehen. Denn die Sollleistung würde genau dies berücksichtigen (vergleichbar den heutigen Fahrzeitzuschlägen).

Einen großen Mehrwert erkennen die Zugangsberechtigten v.a. im Güterverkehr und bei Reisesonderzügen: Durch den Verzicht auf konkrete Trassenplanung und stattdessen Analysieren der Zahl möglicher Güterzugtrassen (z.B. pro Stunde) auf Basis allgemeiner Kapazitätskennwerte ergibt sich eine hohe Zuverlässigkeit des Produkts „reservierte Infrastrukturqualität“ für den Kunden und umgekehrt erhält DB Netz auch maximale Dispositionsbefugnisse für eine optimale Netzauslastung.



## **6. Unzureichende Regelungen und Informationen bei den Rahmenverträgen (vertiefend unter C.5)**

Die SNB 2010 müssten auch über Rahmenverträge nach § 13 EIBV, v.a. bestehende Kapazitätsbindungen umfassend informieren. Zudem sind Rahmenverträge nach Ansicht der Zugangsberechtigten so auszugestalten, dass sie tatsächlich einen Wert für die EVU haben. Denn bislang garantiert die DB Netz nur die Abfahrtszeit rahmenvertraglich gebundener Trassen; wann der Zug ankommt, ist dagegen offen. Gleiches muss für die Preise gelten; nur bei Preisbindung der DB Netz kann sich auch ein EVU auf 5 Jahre binden.

Diskriminierungen sehen die Zugangsberechtigten im Bereich der Stornierungsentgelte für den Güter- und Personenfernverkehr, da große Verkehrsunternehmen die Stornierungsentgelte mit Trassenbestellungen an anderen Stellen im Netz verrechnen können und in so weit gegenüber kleinen Unternehmen begünstigt werden. Es ist sogar denkbar, dass große Unternehmen diesen Vorteil strategisch nutzen und auf Engpassabschnitten Rahmenverträge über ihren tatsächlichen Bedarf hinaus abschließen, um den Marktzutritt für neue EVU gezielt zu erschweren und damit letztlich Mehrverkehr auf der Schiene blockieren. Nur am Rande sei hier erwähnt, dass die Regulierungsbehörde imstande sein muss, derartige Vorgänge aus eigenen Informationsquellen heraus zu untersuchen.

Das Verfahren der Vergabe von Rahmenverträgen einschließlich der Anmeldefristen und Verträge ist in den SNB 2010 abschließend zu regeln. Die Anmeldefristen sind so zu wählen, dass insbesondere auch Investitionen für Rahmenverträge ermöglicht werden. Dies erfordert bei langlaufenden Investitionsrahmenverträgen einen Vorlauf von 24 Monaten. SPNV-Rahmenverträge müssen jederzeit angemeldet werden dürfen und dürfen auch nicht nachrangig zu anderen Rahmenverträgen sein, sofern sich das Betriebsprogramm nicht wesentlich ändert.

**C. Die Stellungnahme zu den SNB 2010 im Einzelnen**

**1. Leistungsbeschreibung weiterhin unzureichend**

**a) Beschreibung Infrastrukturzustand**

Status Quo

Bislang stellt die DB Netz auf Basis eines GIS-Karten-Systems bundesweite Karten zu den folgenden Themen bereit:

- Betriebsverfahren
- Zugbeeinflussung ECTS-Ausrüstung, LZB-Ausrüstung, PZB-Ausrüstung
- Max. Geschwindigkeit
- Gleiszahl
- Kapazitätsbindung Rahmenverträge
- Kommunikationssystem/Zugfunk
- KV-Kodifizierung
- Lichtraumprofil
- Neigetechnik
- Oberstromgrenzwerte Personenverkehr/Güterverkehr
- Streckenklasse
- Max. Streckenneigung
- Streckenöffnung (Durchgängig oder eingeschränkt)
- Traktionsart
- Verkehrsart
- Eignung für Wirbelstrombremse

- Fahrzeiten zwischen Betriebsstellen nach bestimmten Zugtypen (A bis D)<sup>3</sup>

Zu beanstanden ist dabei, dass diese Karten regelmäßig nur einen Maximalwert (Geschwindigkeit, Neigung) bzw. Bandbreite (Rahmenvertragsbeindung) bzw. enthalten und weitgehend ohne Aussage (Streckenöffnung<sup>4</sup>, Verkehrsart) sind. Hinzu kommt, dass die Darstellung stark vereinfacht ist und viele Details weggelassen sind.<sup>5</sup> Für die SNB 2010 fordern die Zugangsberechtigten in diesen Punkten daher Abhilfe.

### Grundsätzliche Anforderungen

Bereits 2005 hat die Regulierungsbehörde (damals noch das Eisenbahn-Bundesamt) in einem ersten Bescheid zu den SNB formuliert, dass nur eine genaue vertragliche Beschreibung der Infrastruktur einen etwaigen Minderungsanspruch wirken lassen kann.<sup>6</sup> Auch die BNetzA hebt in einem Bescheid aus dem Jahr 2006 zu Recht hervor, dass die Angaben so umfassend sein müssen, dass die Netzzugangsberechtigten beurteilen können, ob die Infrastruktur für ihre Nutzungszwecke geeignet ist. Zudem müssen die SNB für die gesamte Netzfahrplanperiode verbindlich Auskunft geben und dürfen nicht nur einen unverbindlichen punktuellen Planungsstand wiedergeben. Daher ist es nach Ansicht der Zugangsberechtigten unerlässlich, dass

- die SNB 2010 verbindlich alle geplanten und planbaren Zustände der Infrastruktur für die kommende Fahrplanperiode abbilden. Dabei sind alle zugangsrelevanten Aspekte abzudecken,
- die SNB 2010 umfassend den Sollzustand der Infrastruktur und der Betriebsführung beschreiben

---

<sup>3</sup> Diese Angaben finden sich nur im Internet in der Darstellung des SGV-Viewer [http://stredax.bahn.de/SNBViewer/public\\_html\\_de/index.html](http://stredax.bahn.de/SNBViewer/public_html_de/index.html)

<sup>4</sup> Allerdings findet sich inzwischen auch ein Verzeichnis der Dienstruhen im Netz, jedoch nicht im Rahmen der SNB:  
[http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_\\_schiene/netz/netzzugang/weitere\\_\\_informationen/dienstruhen\\_\\_und\\_\\_ausschaltzeiten.html](http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/weitere__informationen/dienstruhen__und__ausschaltzeiten.html)

<sup>5</sup> Auch die Einzeldarstellung auf der Basis des SGV-Viewer im Internet ([http://stredax.bahn.de/SNBViewer/public\\_html\\_de/index.html](http://stredax.bahn.de/SNBViewer/public_html_de/index.html)) enthält keine bessere Darstellung. Insbesondere sind die festgestellten Fehler auch dort vorhanden (z.B. falsche Angaben Ein-/Zweigleisigkeit).

<sup>6</sup> Bescheid vom 23.12.2005, Az. Nz 15/05, S. 13. Bekräftigt im Bescheid vom 20. November 2006, AZ. 7S3-06-054, S. 8.

- und die SNB 2010 alle preislichen und administrativen Fragen des Infrastrukturzugangs mit umfassen.

#### Forderung der Zugangsberechtigten

Nach Ansicht der Zugangsberechtigten decken die Beanstandungen der BNetzA in dem Bescheid vom 20. November 2006 nur einen Teil der von der DB Netz zu liefernden Informationen über die Infrastruktur ab. Insbesondere folgende Angaben sind darüber hinaus in den SNB 2010 verbindlich niederzulegen:

- Angaben zur **Infrastrukturkapazität**: Die Sollleistungsfähigkeit der Strecken (Zugfolge, notwendige Bauzuschläge/Pünktlichkeitszuschläge, Länge und Lage von Überholgleisen etc.) ist zu beschreiben. Nur auf dieser Grundlagen sind z.B. Aussagen über die rahmenvertraglich gebundene Kapazitäten und Einhaltung de Sollwerts von 75% nach § 15 Abs. 2 EiBV möglich. Auch kann nur auf dieser Grundlage die nicht unwesentliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit nach § 11 AEG bestimmt werden.
- Angaben zu den fahrbaren **Geschwindigkeiten**: Die bislang lediglich vorge-sehene Angabe nur einer Maximalgeschwindigkeit ist nicht ausreichend aus-sagefähig. Erforderlich ist vielmehr auch die Angabe von Konstruktionspara-metern wie Fahrzeitzuschlägen, Bauzuschlägen, Mindestübergangszeiten, Mindestwendezeiten etc. Die bisherige Praxis der Übermittlung der Planungs-parameter für einen Jahresfahrplan außerhalb der SNB entspricht nicht den Anforderungen der SNB.
- Angaben, welche Kapazität für Instandhaltungszwecke mit erheblichen Aus-wirkungen auf den Betrieb reserviert ist (**Bauarbeiten**): Länger andauernde oder erhebliche Reduzierungen der Leistungsfähigkeit der Streckeninfrastruk-tur (z.B. eingleisiger Betrieb) für planmäßige Instandhaltungen sind zusam-men mit dem Bauprogramm vorab (also etwa ein Jahr vor Beginn der Gültig-keit des jeweiligen Netzfahrplans) bekannt zu geben. Dies ist erforderlich, da-mit die Netzzugangsberechtigten einschätzen können, ob ihre Trassennach-frage trotz der Erschwerung durch Bauarbeiten noch sinnvoll ist, oder ob sie ihre Trassenwünsche besser anders disponieren. Daher ist die Klausel Nr. 8.4.7.2 SNB 2010 entsprechend zu präzisieren (Bekanntmachung der planba-ren Bauarbeiten). Die Klausel Nr. 8.4.7.3 SNB 2010 ist nach Ansicht der Zu-

gangsberechtigten zu streichen. Nicht im Netzfahrplan berücksichtigte Einschränkungen können nur dann in Frage kommen, wenn es sich um kleinere und nicht planbare Einschränkungen der Infrastruktur handelt. Im Übrigen widerspricht diese Klausel der Nr. 7.1.4 SNB 2010.

- Verbesserte Angaben zum **Lichtraumprofil**, da immer noch teilweise „mit Einschränkung“ gekennzeichnet.
- Die Angaben zu **Steigungen und Gefälle** sind zu verbessern. Sie müssen eine grobe fahrdynamische Berechnung ermöglichen. Zudem müssen hieraus die Anforderungen an das Fahrzeugmaterial, Zug- und Bremskraft und Betriebsrichtlinien (z.B. Steilstreckenbetrieb) ableitbar sein. Insgesamt sind die Angaben abschnittsgenau vorzulegen.
- Die Angaben über **Ein-/Zweigleisigkeiten**<sup>7</sup> sind zu richtig anzugeben. Die bisher veröffentlichte Karte ignoriert kurze eingleisige Abschnitte (z.B. bei Brücken wie Eidebrücke in Friedrichstadt, Abschnitt Bredstedt – Hettstedt, Himmelporten – Hechthausen, S-Bahn bei Schwelm und insgesamt 4 eingleisige Abschnitte zwischen Koblenz und Limburg) und dauerhaft eingleisigen Betrieb (z.B. Hugo-Knipp-Brücke Oberhausen - Moers, Kanalhochbrücken in Rendsburg, Eberswalde oder östliche Riedbahn in Mannheim). Daneben enthält sie auch grundsätzliche Fehler (Uelzen – Wieren – Schnega ist eingleisig, die Ostbahn Trehfelde – Trebnitz ist eingleisig, bei Wriezen gibt es keinen zweigleisigen Begegnungsabschnitt, ebenfalls nicht in Quedlinburg, zwischen Magdeburg und Halberstadt gibt es zwei statt ein- zweigleisige Abschnitte, die Abschnitte Kreiensen – Vorwohle, Hettstadt – Sandersleben, Kall - Nettesheim sind eingleisig).

Hinzuweisen ist zudem auf folgende Unzulänglichkeiten, denen in den SNB 2010 abgeholfen werden sollte:

- Die Angaben über **Verkehrsarten** sind irreführend, da jede Strecke prinzipiell für jede Verkehrsart geeignet ist (vgl. § 19 EiBV).

---

<sup>7</sup> Eine Karte für 2010 liegt noch nicht vor. Die Aussagen beziehen sich auf die Karte SNB 2009.

- Es fehlen Angaben zu **Stilllegungen**. Stilllegungen wurden und werden von der DB Netz trotz angenommener Trassenanmeldungen durchgeführt. Dieser Widerspruch ist aufzulösen, da das in den SNB niederzulegende Angebot zur Nutzung zur Infrastruktur jeweils für das ganze Netzfahrplanjahr gelten muss. Andernfalls wären die Angaben in den SNB sinnentleert.
- In Zusammenhang mit der Klausel Nr. 8.1.8.4 SNB 2010 führt die unzureichende Definition der Infrastrukturqualität möglicherweise zum Trugschluss, dass alle anderen, also in den SNB 2010 nicht genannten Leistungsmerkmale „Sonderwünsche“ sind und deren Reduzierung daher weder zu Minderungsrechten, noch zu Schadensersatzrechten der Zugangsberechtigten führt.

#### **b) Technische Zugangsbedingungen**

Entgegen den Angaben in den SNB 2010 (Nr. 2.3.4) sind die technischen Zugangsbedingungen nicht im Download „Zugangsbedingungen“ verfügbar<sup>8</sup>. Entgegen der bisherigen Praxis wurden auch mit den Anhörentwurf der SNB 2010 nicht die veränderten Module bereitgestellt. Daneben gibt es aber auch neu herausgegebene Module, die auch im Rahmen der SNB 2009 nicht dokumentiert sind (810.200; 810.400; 810.400.A01 und A02 und A04).

#### **c) Fehlen der Trassenkonstruktionsparameter als Leistungsmerkmal**

Das Preissystem der DB Netz suggeriert unter dem Begriff „**Trassenprodukte**“ (Nr. 6.2.1.2 SNB 2010) bestimmte **Konstruktionsqualitäten**. So führt eine Bindung von Trassen über Takte oder Anschlüsse zur Zuordnung zum Produkt „PV Takt-Trasse“. Diese Zuordnung ergibt nur einen Sinn, wenn im Rahmen der Trassenkonstruktion tatsächlich die Einhaltung von Takten bzw. Anschlüssen sichergestellt wird. Zudem suggerieren die besonders teuren „PV- bzw. GV-Express Trassen“ höchste Konstruktionspriorität. In der Praxis werden diese Trassen (ICE-Sprinter, PIC-Züge) tatsächlich mit allerhöchster Priorität konstruiert, ohne dass dies den gesetzlichen Vorrangskriterien entspricht. Diese Konstruktionspriorität ist deswegen möglich, weil den untereinander abgestimmten Trassenanmeldungen der DB-Gesellschaften derartige Prinzipien zu Grunde liegen, so dass interne Trassenkonflikte nicht auftreten. Zudem ist

---

<sup>8</sup> Siehe Link  
[http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_\\_schiene/netz/netzzugang/weitere\\_\\_informationen/betr.-techn.\\_20Regelwerk.html](http://www.db.de/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/weitere__informationen/betr.-techn._20Regelwerk.html)

wenig nachprüfbar, ob und inwieweit bei derartigen Zügen bei eigentlich auftretenden externen Trassenkonflikten dadurch Vorrang eingeräumt wird, indem die externe Züge letztlich zu Lasten anderer DB-interner Züge bevorzugt werden. Die Zugangsrechte stehen einem Einbezug der Leistung „Konstruktionspriorität“ in die Preisbildung durchaus positiv gegenüber. Voraussetzung ist allerdings, dass derartige Leistungen eindeutig definiert sind und hiernach objektiv und diskriminierungsfrei verfahren wird. Derartige Konstruktionspielräume dürfen nicht dazu dienen, das alteingefahrene Fahrplangefüge der DB-Transportgesellschaften zu verteidigen und damit contra legem weiterhin letztlich nach dem Prinzip der Großvaterrechte zu verfahren.

**d) Fehlen der Betriebsdisposition als Leistungsmerkmal**

Neben der Trassenkonstruktionsqualität fehlt auch in der heutigen Leistungsbeschreibung die **Dispositionsqualität**. Zwar wird im Rahmen des Produkts „Pv- bzw. Gv-Express-Trasse“ suggeriert, dass diese in der betrieblichen Disposition „höchste Priorität“ im Rahmen des Kapitels 7 erhalten (Nr. 6.2.1.2 SNB 2010). Allerdings ist nirgends weiter ausgeführt, welche Dispositionsregeln, insbesondere Rangfolgen gelten. Vielmehr begnügen sich die SNB 2010 (Nr. 8.5.3 SNB 2010) mit einer Generalklausel für Maßnahmen zur Rückkehr zum Regelbetrieb. Hierbei wird die Zumutbarkeit des EVU zum entscheidenden Kriterium erhoben. Eine Differenzierung nach Trassenprodukten ist aber gerade nicht vorgesehen. In der Praxis wird dagegen tatsächlich nach gewissen Vorrangkriterien verfahren, die sich aber v.a. aus der Gewohnheit des Eisenbahnbetriebs ergeben (höherwertiger Zug verdrängt niederwertigen Zug entsprechend Zuggattung). Bereits dieser Widerspruch zeigt eindrücklich, dass zu den in den SNB 2010 zu definierenden Leistungen nicht nur Art und Umfang der Infrastruktur gehören, sondern **auch belastbare Regeln zur Disposition im Regel- und Störfall** erforderlich sind.

**e) Überlastete Strecken**

Zu begrüßen sind die Regelungen bezüglich überlasteter Strecken in N 3.3.7 SNB 2010. Obwohl bekanntermaßen zahlreiche Strecken überlastet sind (z.B. Hamburg – Hannover, Seelze – Wunstorf – Minden, Fulda – Frankfurt, Frankfurt – Mannheim, Frankfurt – Heidelberg, Rastatt – Baden-Baden, Offenburg – Freiburg, Bebra – Fulda) wird zunächst nur im Fall Gemünden – Nürnberg der Schienenwege offiziell für überlastet erklärt. Jedoch zeigen die vorgesehenen Regelungen, dass durch sinnvolle

Vorgaben die Interessen des SPFV, SGV und Güterverkehrs gegeneinander optimiert werden können und dadurch die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes erhöht wird.

Optimierungsbedarf besteht noch bei der Angabe „SPNV-Konzept“. Dieses wäre im Detail darzustellen (Takte, Fahrzeiten etc.), da ein Außenstehender die Inhalte eines „abgestimmten SPNV-Konzepts“ nicht beurteilen kann. Weiterhin fehlen Vorgaben zu Fahrzeiten und zeitlichen Verteilung der SPFV-Fahrten. Gerade der schnellfahrende SPFV ist hier für einen hohen Kapazitätsverbrauch verantwortlich. Im konkreten Fall kann nur durch Einhaltung einer exakten 30-Min.-Vertaktung sowie Führung etwaiger weiterer Züge unmittelbar im Trassenbündel mit anderen Fernverkehrszügen eine optimale Streckennutzung erreicht werden.

**f) Baustellen**

Gemäß § 9 Abs. 2 EiBV und Anlage 2 Nr. 3 EiBV muss die **Nichtverfügbarkeit der Netzinfrastruktur** aufgrund von Instandhaltungen bereits im Netzfahrplan berücksichtigt werden; daher ist diese auch in den **SNB anzugeben**. Diese Vorschrift ist zwingend und verbietet das bisherige Verfahren, Baustellen kurzfristig zu planen und in deren Folge die Netzkapazität einzuschränken. Zulässig außerhalb der SNB sind nach Auffassung der Zugangsberechtigten planbare Baustellen ohne erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb sowie nicht planbare Baustellen, wenn höhere Gewalt oder unvorhersehbare Ereignisse wie Unwetter, außergewöhnlicher Verschleiß ein alsbaldiges Handeln unumgänglich machen. Dagegen ist die Finanzmittelausstattung der DB Netz oder auch der Zuwendungsgeber (z.B. Bund) ohne weiteres planbar und rechtfertigt nicht das einseitige Vorbehalten von umfangreichen Einschränkungen der Infrastrukturkapazität für Bauzwecke.

Die Berücksichtigung der Kapazität für Instandhaltungszwecke fordert nach Ansicht der Zugangsberechtigten v.a. folgende Merkmale:

- Verbindliche Zeiträume für Streckensperrungen
- Verbindliche Zeiträume für Sperrung einzelner Gleise oder Reduzierung der Leistungsfähigkeit (wie z.B. vorübergehende Nichtverfügbarkeit einzelner Zugfolgenstellen oder Überholgleise)



- Verbindliche Zeiträume für sonstige Einschränkungen (Achslasten, Lichtraumprofil, LZB, Neitech etc.)

Dabei dürfen die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass neben dem Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens („EIU“) nach möglichst kostengünstiger Bauausführung, auch die Interessen der Zugangsberechtigten an der Realisierung ihrer Zugangswünsche eingestellt werden. Die erfolgte Interessenabwägung wäre in den SNB 2010 darzulegen, insbesondere müsste erkennbar sein, dass z.B. Alternativen zu einer Streckensperrung wie z.B. zeitweise Sperrung, Einrichtung von Hilfsbetriebsstellen geprüft wurden.

#### g) **Minderungsschwelle**

Ein weiteres Problem der hinreichenden Beschreibung der Pflichtleistungen ergibt sich aus der von der DB Netz aufgestellten „Minderungsschwelle“ nach Nr. 6.2.3.7 SNB 2010. Eine Minderungsschwelle kennt das BGB nicht und sie widerspräche auch den eisenbahnrechtlichen Regelungen, die eine Minderung bei nicht vertragsgemäßer Bereitstellung als zwingend ansehen: § 21 Abs. 7 EiBV. Allenfalls unerhebliche Abweichungen würden eine Minderung entfallen lassen: § 536 Abs. 1 Satz 3 BGB. Die Minderungsschwelle nach Nr. 6.2.3.7 SNB 2010 führt dagegen dazu, dass sich DB Netz praktisch **von allen Leistungspflichten freizeichnet**, da eine Fahrzeitverlängerung von 10% auf die Gesamtfahrzeit noch als „vertragsgemäße Benutzung“ gilt. Dies sei am Beispiel der Neigetechnikausrüstung erläutert: Die Fahrzeitverkürzungen hierdurch betragen allgemein 8-12, in seltenen Fällen bis zu 20%. Würde also die DB Netz systematisch trotz entsprechender Infrastrukturbeschreibung keine Neigetechnikausrüstung vorhalten und würden dementsprechend praktisch alle SPFV- und SPNV-Linien mit Neigetechnik nicht mehr fahrbar sein, so würde dies von DB Netz durchweg gleichwohl als vertragsgemäße Bereitstellung bezeichnet. Umgekehrt gilt natürlich eine z.B. aufgrund geringerer Traktionsleistung um 10% verlängerte Fahrzeit seitens eines EVU oder eine um Stunden verspätete Bereitstellung eines Zuges aufgrund von Bauarbeiten beim EVU selbstredend nicht als ordnungsgemäße Vertragserfüllung. Dass dies nicht richtig sein kann, leuchtet ohne weiteres ein.

Daher bleibt festzuhalten, dass bereits eine gesetzeskonforme Beschreibung der Pflichtleistungen es erfordert, dass die DB Netz keine „Minderungsschwellen“ aufstellt.

## 2. Unzulässige einseitige Leistungsbestimmung

Eng mit der unzureichenden Infrastrukturbeschreibung ist das der DB Netz weitgehend vorbehaltene einseitige Leistungsbestimmungsrecht zur Veränderung der Infrastruktur zu sehen. Dieses Leistungsbestimmungsrecht entwertet den gesetzlichen Auftrag an das EIU im Rahmen von SNB über die Zugangsmöglichkeiten für einen gesamten Jahresfahrplan zu informieren, in erheblicher Weise. Zudem widerspricht die bisherige Ausgestaltung den Grundsätzen der allgemeinen Geschäftsbedingungen, die einen Bedarf für einseitige Leistungsanpassung nur dann sehen, wenn langfristige Vereinbarungen bestehen. Im Rahmen der Aufstellung der SNB kann die DB Netz aber weitgehend ihre Pflichtleistungen jedes Jahr neu definieren (ggf. Ausnahme Rahmenverträge), so dass sie bereits umfangreiche Spielräume besitzt, ihre Leistungen einseitig zu ändern. Vor diesem Hintergrund unterstützen die Zugangsberechtigten die BNetzA in ihren Bestrebungen, die einseitige Modifikation der Leistung der DB Netz nur in wenigen, eng begrenzten Ausnahmefällen zuzulassen.<sup>9</sup> Zwar hat die DB Netz in ihren SNB 2010 formell die beanstandeten einseitigen **Leistungsbestimmungsrechte** gestrichen, **faktisch existieren** diese aber **weiterhin**, da die Leistungsbeschreibung selbst unzureichend ist, so dass auf der Basis einer nie exakt definierten Leistung des EIU natürlich auch alle möglichen Änderungen der Leistungen vornehmen kann.

## 3. Nicht Trasse, sondern Fahrwegkapazität ist der richtige Bezugspunkt

### Status Quo

Das AEG selbst enthält keine unmittelbaren Regelungen über die Art des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Der insoweit maßgebliche § 14 AEG verweist auf die EiBV. Allerdings regelt das AEG verschiedene Fragen der Unabhängigkeit und der Befugnisse der Regulierungsbehörde im Bezug auf Zuweisungen von Zugtrassen (§§ 8 Abs. 2, 9a Abs. 1 und 4, 14b Abs.1, 14d). Auch in den Regelung über Rahmenverträge wird von „Nutzung einer Zugtrasse“ gesprochen (§ 14a Abs. 1 AEG). In der

---

<sup>9</sup> Bescheid vom 23. November 2006, Az. 7S3-06-054, S. 23 ff.

EiBV wird der Begriff „Zugtrasse“ durchgängig verwandt. In § 2 Nr. 1 EiBV ist der Begriff weitgehend deckungsgleich zu Art. 2 lit. I RL 2001/14/EG definiert. In § 2 Nr. 2 EiBV ist auch der Begriff „Schienenwegkapazität analog Art. 2 lit. g RL 2001/14/EG (dort „Fahrwegkapazität“ genannt) definiert. Im Gegensatz zur RL 2001/14/EG wird der Begriff aber nur im Rahmen abstrakt verfügbarer Netzkapazitäten, z.B. für Instandhaltung oder zur Bestimmung der Auslastung von Schienenwegen genannt. Im Kontext mit der Netzfahrplanerstellung findet der Begriff keine Anwendung.<sup>10</sup> Unter diesen Rahmenbedingungen enthalten auch die SNB 2010 der DB Netz keine Regelungen zur Zuweisung von Schienenwegekapazität. Lediglich im Kontext zu den Rahmenverträgen wird von „Zuweisung von Schienenwegkapazität“ gesprochen: Nr. 4.6 SNB 2010. Die Anmeldung von Trassen (Nr. 4.2 SNB 2010), die Vergabe von Trassen (Nr. 4.2.1.6 ff. SNB 2010) und der Bezugspunkt zur Bemessung von Verspätung zur Bemessung von Mali aufgrund des Anreizsystems (Nr. 6.2.2.1) sind dagegen immer konkrete, minutengenaue durchgeplante Zugtrassen. Auch seitens der BNetzA wurde bislang nicht problematisiert, ob die Vergabe von minutengenau durchgeplanten Trassen und Heranziehung dieser als Bezugslinie für etwaige Verspätungen dem gesetzgeberischem Willen entspricht.

#### Grundsätzliche Anforderungen

Die EG-RL 2001/14/EG sieht nicht die Vergabe von „Zugtrassen“ sondern von „Schienenwegekapazität“ vor. Aus Art. 13 Abs. 1 und 2 sowie Art. 14 Abs. 1 RL 2001/14/EG ergibt sich, dass der Infrastrukturbetreiber eine abstrakte Schienenwegekapazität für einen bestellten Verkehr einzuplanen hat. Die Zugtrasse selbst ist nach Art. 2 lit. I dann lediglich die operative Umsetzung im täglichen Betrieb, das heißt das die abstrakt eingeplante Fahrwegkapazität in eine konkrete Zugtrasse umgesetzt wird. Soweit das EG-Recht von vorab geplanten „Zugtrassen“ spricht, bezieht sich dies nur auf Sondersituationen

- wie vorab geplante grenzüberschreitende Trassen: Art. 15 Abs. 1 und 4, Art. 18 Abs. 2 Art. 20 Abs. 1 und 21 Abs. 4 RL 2001/14/EG sowie Anhang III Nr. 3 RL 2001/14/EG,

---

<sup>10</sup> Einzige Ausnahme ist Anlage 2 Nr. 3 „Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegekapazität“. Diese inhaltliche Anforderungen an die SNB resultiert insoweit aus der direkten Übernahme der Vorgaben der RL 2001/14/EG.

- zur Verdeutlichung des Abstraktionsniveaus eines Rahmenvertrags „keine Zugtrasse im einzelnen“: Art. 17 Abs. 1 und 5 RL 2001/14/EG,
- zur Regelung überlasteter Fahrwege: Art. 22 Abs. 1 RL 2001/14/EG,
- zur Nutzung besondere Fahrwege: Art. 24 Abs. 1 RL 2001/14/EG,
- zur Aufgabe von nicht genutzten Zugtrassen: Art 27 RL 2001/14/EG,
- Notmaßnahmen, Änderung von bereits zugewiesenen Zugtrassen: Art. 29 Abs. 2 RL 2001/14/EG.

Die Unterscheidung zwischen abstrakt zuzuweisender Infrastrukturkapazität und deren Nutzung durch eine minutengenaue Zugtrasse ist auch nachvollziehbar. Denn die grundsätzlichen Anforderungen der Kunden sind sehr unterschiedlich. Während z.B. Güterverkehrskunden vielfach nur definierte Abfahrts- und Ankunftszeiten mit einer garantierten Transportzeit benötigen, sind wiederum für Personenverkehrsbetreiber die in den Fahrgästen mitgeteilten Abfahrts- und Ankunftszeiten, aber auch Anschlüsse von zentraler Bedeutung. Für all diese Kundenanforderungen sind hinreichende Netzkapazitäten vorzuhalten und sodann auf die einzelnen Nutzer aufzuteilen. Diese Aufteilung muss es ermöglichen, dass allen Kundenwünschen Rechnung getragen werden kann. Dies bedeutet nicht nur, dass es einen (einzigen) Fall der konfliktfreien Konstruktion von Trassen geben muss, sondern es muss sichergestellt werden, dass unter den eingegangenen Verpflichtungen, z.B. Abfahrtszeiten und Anschlüsse für Personenzüge, zugesagte Transportzeiten von Güterzügen das Netz noch so leistungsfähig ist, dass auch unter Einschluss der üblicherweise vorzunehmenden Instandhaltung aber auch der regelmäßig eintretenden Störungen noch keine Überlastung eintritt.

#### Forderungen der Zugangsberechtigten

Die Zugangsberechtigten, insbesondere die im Güterverkehr tätigen EVU, erwarten eine Überarbeitung des Systems der minutengenauen Beantragung und Zuweisung von Trassen hin zu einer Kundenorientierung bei Bestellung und Vereinbarung von Fahrwegkapazität. Merkmale sind hierbei:

- Die gewünschte Transportdauer,

- Abfahrts- und Ankunftszeiten<sup>11</sup>,
- Sicherstellung von Anschlüssen, möglicherweise auch gereiht nach Prioritäten,
- Sicherstellung von Wagenübergängen,
- etwaige betriebliche Restriktionen (Fahrzeugumlauf),
- die in Frage kommenden Strecken (Traktion, Achslast etc.).

Die Zugangsberechtigten erwarten, dass durch ein derartiges System v.a. die Netznutzbarkeit im Güterverkehr deutlich verbessert wird, da die jeweiligen Leistungen von EVU und EIU genau definiert werden. Das EIU muss v.a. so viel Netzkapazität bereithalten, dass auch unter Inkaufnahme von Instandhaltung oder kleineren Störungen die zugesagte Transportzeit eingehalten werden kann. Umgekehrt ist das EVU verpflichtet für die vereinbarten Zeiten aber auch für die in Frage kommenden Wege Personal und Fahrzeuge bereitzuhalten. Diese klaren Leistungen und Pflichten können dann auch eine bessere Grundlage für die Bemessung von Anreizen, Minderrungen und Schadensersatzansprüchen abgeben als der heute erstellte, gerade im Güterverkehr kaum vollziehbare minutengenaue Fahrplan über ein ganzes Fahrplanjahr.

Aber auch im Personenverkehr werden erhebliche Fortschritte erwartet. Während heute Fragen von kleineren Störungen und Bauarbeiten zur Instandhaltung nur pauschal über allgemeine Fahrzeitzuschläge beantwortet werden und Fragen der Sicherung von Anschlüssen und deren Rückwirkung auf die Stabilität eines Fahrplans nur am Rande thematisiert sind, würde eine Umorientierung zu reservierten Fahrwegkapazitäten es erforderlich machen, dass Baumaßnahmen, Fahrzeitzuschläge, Reserven im Netz durch Überleitverbindungen und Überholbahnhöfe, Anschlusswartezeiten, aber auch fahrdynamische Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge optimal aufeinander abgestimmt werden und auf dieser Basis ein Sollprogramm vereinbart

---

<sup>11</sup> Hier dürften unterschiedliche Bandbreiten angebracht sein. Z.B. werden im Flugverkehr Fahrzeiten nur in 5 Min.-Schritten angegeben, in U-Bahn-Systemen wird dagegen die Fahrzeit vielfach schon auf eine halbe Minute genau angegeben. Auch im Güterverkehr haben sich unterschiedliche Systeme herausgebildet. So wurden im Wagenladungsverkehr die Fahrzeiten nur auf eine Stunde genau angegeben.

wird, dass für EIU und EVU eine exakte Grundlage der jeweiligen Leistungen bildet. So könnte z.B. im Personenfernverkehr vereinbart werden:

- Die EVU garantieren die jeweilige komplette Zugkraft, dies beinhaltet auch „energieintensives Fahren“, soweit dies im Einzelfall erforderlich ist. Umgekehrt ermöglicht das EIU durch vorausschauende Disposition energiesparsames Fahren, wenn dadurch auch die vereinbarten Zeiten eingehalten werden können;
- das EIU garantiert nicht nur die jeweiligen Abfahrts-/Ankunftszeiten mit einer Toleranz von z.B. 5 Minuten, sondern auch die vereinbarten Anschlüsse.

#### **4. Kriterien der Trassenvergabe unklar**

##### **a) Vergabekriterien unzulänglich**

###### Status Quo

Die Trassenvergabekriterien wurden durch die Neufassung der EiBV umfassend neu geordnet. Die EiBV setzte hierbei verschiedene europäischen Vorgaben um (Verbot von Großvaterrechten, angemessene Berücksichtigung internationaler Güterverkehre) und versuchte, die bisherigen und weiterhin geltenden Vorgaben des AEG zur angemessenen Berücksichtigung vertakteter und „ins Netz eingebundener Verkehre“ (§ 14 Abs. 1 Satz 2 AEG) zu berücksichtigen. Die SNB haben die Kriterien der EIBV weitgehend wörtlich übernommen, aber kein konsistentes Regime der Trassenvergabe geschaffen. In der Praxis ist es nach Kenntnis der Zugangsberechtigten letztlich noch gar nicht zur konsequenten Anwendung von Vorrangregelungen gekommen, da bislang alle Trassenkonflikte im Wege der Verhandlungen und insbesondere der DB-internen Abstimmung gelöst werden. Dieses an sich erfreuliche Ergebnis kann aber auch seine Ursache darin haben, dass seitens des DB-Konzerns behördliche und gerichtliche Entscheidung zum Thema Trassenvergabe gescheut werden. Damit wird das Thema Trassenvergabe eher in der Grauzone gehalten und es ist leichter, auf dieser Basis das faktische System der Großvaterrechte fortzuführen. Dieses System erschwert den Marktzutritt von Newcomern und sichert die (günstigeren) Trassen der Bestandsunternehmen, im Wesentlichen der Unternehmen des DB-Konzerns, ab.

###### Grundsätzliche Anforderungen

Nach den gesetzlichen Regelungen ist eine effiziente Trassenvergabe die wohl komplexeste Anforderung, die sich aus dem Gesetz ergibt. Politisch muss eine effiziente Trassenvergabe vor allem dem Ziel „Mehrverkehr auf der Schiene“ dienen. Gesetzestechnisch muss die Trassenvergabe vor allem dem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene um das beste Verkehrsangebot für den Nutzer (§ 1 Abs. 1 Satz 1 AEG) fördern. Dies setzt eine umfassende Strategie für ein in sich schlüssiges Instrumentarium aus

- Vermeidung von Nutzungskonflikten durch umfassende Information über bisherige Auslastung, Rahmenverträge und Fahrplanstrukturen (z.B. integrale Taktfahrpläne des Personenverkehrs),
- Vermeidung von Nutzungskonflikten durch eine kapazitätsorientierte Vorhaltung der Infrastruktur (Überholgleise, Mehrgleisigkeit, Zugfolgen) und entsprechender Ausbau, v.a. bei überlasteten Fahrwegen,
- Steuerung von Nutzungskonflikten durch Ausweisen zusammenhängender besonderer Fahrwege unter Berücksichtigung des SPNV<sup>12</sup> mit harmonisierten Nutzungsgeschwindigkeiten (Systemtrassen),
- Steuerung von Nutzungskonflikten durch umfassende Information im Rahmen der Trassenvergabe, insbesondere anonymisierte Veröffentlichung des ersten Konstruktionsentwurfs mit allen Trassen. Auf diese Weise können die Nutzungsberechtigten selber Vorschläge zur Vermeidung/Reduzierung von Nutzungskonflikten vorlegen,
- Steuerung von Nutzungskonflikten durch Kopplung der Trassenprodukte an Konstruktionsprioritäten. Je höher die Preise, um so eher ist ein Vorrang gerechtfertigt. Die bislang hohen Preise im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr für Takttrassen rechtfertigen, dass diese Züge nicht überholt werden und daher minimale Fahrzeiten realisieren. Dies wird auch im aktuellen Fahrplan erreicht. Dagegen werden schon heute Züge der billigeren Economy-Trassen (z.B. Nachtzüge) von Taktzügen überholt. Gleiches gilt im Güterverkehr. Auch hier werden die Express-Trassen mit höchster Priorität kon-

---

<sup>12</sup> Diese kann z.B. bestimmte Systemtrassen enthalten, die nicht geschwindigkeitsharmonisiert sind. Auch denkbar ist, dass durch Ermäßigung von Trassenpreise bestimmte SPNV-Konzepte gefördert werden, die durch ein Aufbrechen langer Zugläufe besser geschwindigkeitsharmonisiert sind

struiert. Erfolgt eine Kopplung von Konstruktionspriorität (z.B. in der Logik des TPS 95<sup>13</sup>) und Vorrangkriterien, so dürften sich die meisten Transportwünsche ohne Nutzungskonflikte miteinander vereinbaren lassen, da ausreichende Konstruktionsfreiheit zur Verfügung stünde.

- Die noch verbleibenden Nutzungskonflikte müssen entsprechenden den gesetzlichen Anforderungen und dem politischen Leitziel „Mehrverkehr“ auf der Schiene entschieden werden. Hierzu ist ein stringenter Effizienzmaßstab notwendig, der für alle transparent und nachvollziehbar das Entscheidungsprogramm vorstrukturiert und damit kalkulierbar macht.

#### Einschätzung der Zugangsberechtigten

Das Trassenvergabeverfahren scheint bisher nicht im engeren Fokus der Überprüfung der SNB durch die BNetzA zu liegen. Ein Grund könnte darin liegen, dass die Entwürfe der SNB sich insoweit in wörtlicher Wiedergabe der EiBV erschöpfen. Allerdings führt auch eine wörtliche Wiedergabe gesetzlicher Regelungen nicht zwingend zu gesetzeskonformen SNB. Denn gerade dort wo das Präzisieren von Begriffen erwarten lässt oder auch durch Formulierung von Sollbestimmungen lediglich Standardfälle regelt, aber gerade abweichende Regelungen offen hält, ist das EIU gefordert, in den SNB für letztlich anwendbare Regelungen zu sorgen. Andernfalls würde sich das EIU unkonditionierte Entscheidungsspielräume einräumen, was die BNetzA bereits in mehreren Zusammenhängen beanstandet hat. Vor diesem Hintergrund beanstanden die Zugangsberechtigten:

- Die fehlende Auseinandersetzung mit Art. 22 Abs. 4 RL 2001/14/EG. Hiernach haben die Vorrangkriterien den **gesellschaftlichen Nutzen** des bevorzugten Verkehrsdienstes gegenüber dem verdrängten Verkehrsdienst zu berücksichtigen. Zwar richtet sich diese Bestimmung zunächst an die Mitgliedstaaten, jedoch hat Deutschland diesen Auftrag der Nützlichkeitsbetrachtung nicht erfüllt. Die gesetzlich bestimmten Vorrangkriterien geben nur einen groben Rahmen und sind als Sollbestimmungen gefasst. Damit obliegt die genaue Ausgestal-

---

<sup>13</sup> Hier wurde die Trassenqualität in % Planungsqualität ausgedrückt. Eine Fernverkehrsstrasse hatte z.B. 105% Planungsqualität, was Fahrzeitzuschläge von max. 5% über der technisch möglichen Mindestfahrzeit zuließ. Damit waren Überholungen durch andere Züge faktisch ausgeschlossen. Dagegen ließ eine Güterzugtrasse mit einer Planungsqualität von 140% erheblichen Spielraum bei der Umsetzung.



tung, insbesondere auch im Hinblick auf Art. 22 Abs. 4 RL 2001/14/EG dem EIU. Die entsprechende Konkretisierungsauftrag zu den Vorrangskriterien durch die SNB folgt auch aus Art. 22 Abs. 6 RL 2001/14/EG.

- Die bewusst **unklar gelassene**<sup>14</sup> Definition von „ins **Netz eingebundenen Verkehren**“: Die SNB 2010 kommen damit den Auftrag des § 14 Abs. 1 Satz 2 AEG und § 9 Abs. 7 EiBV ausgeführten Auftrags zur Begriffsdefinition nicht nach. Der gesetzgeberische Vorrang von Trassen zur Realisierung eines logistischen Netzwerks ist nur dann gerechtfertigt, wenn ohne den Vorrang im einzelnen Trassenkonflikt das Netzwerk nicht zu Stande käme.<sup>15</sup> Während im SPNV vielfach die Realisierung von Anschlüssen von einzelnen Minuten abhängt, wird es bei der Realisierung logistischer Netzwerke regelmäßig einen größeren Spielraum geben. Daher ist zunächst das EIU gefordert, festzulegen, ab wann tatsächlich von derartig ins Netz eingebundenen Trassen zu sprechen ist, die einen Vorrang gegenüber einzelnen Trassen und einen Gleichrang mit einem ganztägigen Taktverkehr erfordern.
- Den Versuch der wohl extensiven Definition von „ins Netz eingebundenen Verkehren“: Dies widerspricht der bewusst engen Definition von Taktverkehren durch den Gesetzgeber und entspricht nicht dem Auftrag, hier konkrete Sachverhalte zu benennen, die eine entsprechen Bevorzugung rechtfertigen. Auch der Versuch im Rahmen von Trassenanmeldungen „Anschlussbindungen“ abzufragen, ist zum Scheitern verurteilt, da zum einen die Anschlüsse dort willkürlich genannt werden (können) und keine Gewichtung stattfindet und auch vorgesehene Anschlüsse wenig über die tatsächliche Netzeinbindung aussagen, v.a. im Hinblick darauf, dass der Begriff ins „Netz eingebunden“ als gleichwertige Alternative zu vertakteten verkehren nach § 14 Abs. 1 Satz 2 AEG genannt ist.
- Den suggerierten Vorrang von Trassenanmeldungen bestimmter Verkehrsarten auf Strecken der Kategorien Fplus, F1, F4 und F5, ohne dass diese mit den in Nr. 3.3.6 SNB 2010 definierten **Vorrangstrecken** entsprechend § 19 EiBV übereinstimmen.

---

<sup>14</sup> So soll der Zugangsberechtigte erklären, warum es sich um eine „ins Netz eingebundene Verkehrsleistung handelt“: Nr. 8.2.4.2 SNB 2010. Weiterhin wird in den Definition von Takt-Trassen auch der Begriff „ins Netz eingebunden“ verwendet, ohne diesen näher zu erläutern: Nr. 6.2.1.2 SNB 2010.

<sup>15</sup> Vgl. BR Drs. 249/05, zu § 9 Abs. 4 Nr. 2 EiBV.

- Die fehlerhafte Definition von Vorrangstrecken nach Nr. 3.3.6 SNB 2010 im Bezug auf den SPNV. Dem SPNV stehen die bezeichneten Ausweichstrecken nicht zur Verfügung.
- Die bislang unzureichende Definition von „**überlasteten Fahrwegen**“. Zwar erklären die SNB 2010 (Nr. 3.3.7) erfreulicherweise zum ersten Mal einen Fahrweg für „überlastet“: Gemünden – Fürth, jedoch ist seit längerem bekannt, dass zahlreiche Streckenabschnitte überlastet sind (z.B. Hamburg – Celle, Verden – Nienburg, Seelze – Wunstorf – Minden, Hamm – Dortmund, Emmerich – Oberhausen, Gießen – Friedberg – Frankfurt, Bebra – Fulda, Fulda – Hanau, Frankfurt – Biblis – Mannheim, Darmstadt – Ma-Friedrichsfeld, Offenburg – Basel, Mering – Olching, München Ost – Rosenheim). Auch Veröffentlichungen der DB Netz weisen auf Auslastungen von bis zu 140% hin.
- Den ausnahmslose Vorrang von **internationalen Verkehren**, obwohl das EG-Recht diesen nur für Güterverkehre fordert (und gerade nicht für den Personenverkehr) und zudem § 14 Abs. 1 AEG in Übereinstimmung mit den EG-Recht auch im Konflikt mit internationalen Güterverkehren die Berücksichtigung von vertakteten und ins Netz eingebundenen Verkehren fordert. Dabei wird hier dieser Begriff im Sinne des Art. 22 Abs. 4 UA 2 RL 2001/14/EG auf den SPNV beschränkt anzuwenden sein.
- Das Nicht-Gebrauchmachen von der Option nach § 9 Abs. 6 Satz 2 EiBV, den SPNV **vom Höchstpreisverfahren auszunehmen**. Dies widerspricht der gesetzlichen Intention, im Rahmen der neuen EiBV Missbräuche gegen das Allgemeinwohl und ungewollte Benachteiligungen des SPNV zu verhindern.<sup>16</sup> Zudem ergibt sich aus der Begründung der EiBV, dass der § 9 Abs. 6 Satz 2 EiBV der bisherigen Regelung entspreche. Dies ist wörtlich ausgelegt nicht ganz richtig, da die bisherige Regelung zwingend den Vorrang für den SPNV vorsah. Daraus ist zu folgern, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass weiterhin der SPNV nicht am Höchstpreisverfahren teilnimmt.
- Die Bezugnahme des **Regelentgeltverfahrens** (höchstes Regelentgelt) auf den **gesamten Laufweg** nach 8.2.5.3 SNB 2010. Nach der Begründung der EiBV ist dagegen das höhere Regelentgelt nur für den in Streit stehenden Abschnitt zu ermitteln.<sup>17</sup> Dies ist logisch, da Trassenentgelte für bestimmte Stre-

---

<sup>16</sup> Siehe Entschließung Bundesrat, BR Drs.249/05/01 lit.a).

<sup>17</sup> BR Drs. 249/05, zu § 9 Abs. 2.

ckenabschnitte und Trassenprodukte ermittelt werden und damit die Erwartung verbunden ist, dass bei einem höheren Preis auch eine höhere Trassenkonstruktionspriorität erreicht werden kann.

- Die Formulierung in Nr. 8.2.6 SNB 2010 „höchstes Entgelt“ im Rahmen des Höchstpreisverfahrens ist missverständlich. Aus dem Regelungskontext des § 9 Abs. 6 EIBV ergibt sich, dass mit höchstem Entgelt dort, lediglich das höchste zusätzliche Entgelt zum regulären Trassenpreis als Maßstab gemeint ist.

## b) **Fristen für Regelverkehre**

Mit Bezug zu den SNB in der Fassung, wie sie in 2007 in Kraft trat, hat BNetzA in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 zu Recht moniert, dass aus den SNB nicht hervorgeht, ob und wie sich die EIU auf eine **gemeinsame Frist** nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 EIBV geeinigt haben.<sup>18</sup> Auch für die SNB 2010 (Nr. 8.2.2.1) bleibt diese Beanstandung, die sich die Zugangsberechtigten zu eigen machen, weiterhin relevant. Daneben ist aber auch die Regelung zu **Fristen nach Beanstandungen** in Nr. 8.2.8.1 SNB 2010 unzureichend. Denn berechtigte Beanstandungen können dazu führen, dass ein Konfliktlösungsverfahren durchzuführen ist, v.a. ein Höchstpreisverfahren kann in der vorgegebenen Frist von 5 Tagen nicht abgeschlossen werden. Von daher ist die Regelung gesetzeskonform zu überarbeiten.

Die Zugangsberechtigten monieren weiterhin die Regelfrist von drei Arbeitstagen bei **unklaren Anmeldungen** nach Nr. 8.2.1.3 SNB 2010 bzw. Begründung von Vorrangskriterien nach 8.2.4.2 SNB 2010. In beiden Fällen kann es vorkommen, dass Rücksprachen mit Besteller von SPNV-Leistungen bzw. Verladern erforderlich werden. Hierzu ist die gewährte Frist von 3 Tagen zu kurz.

Weiterhin fehlt bislang eine verbindliche Fristenregelung zur **Berechnung von fahrdynamischen Werten** nach Nr. 2.3.4 SNB 2010. Gerade im Hinblick auf die Realisierung von neuartigen Verkehren (z.B. neue Fahrzeugkonzepte im Zuge von SPNV-Ausschreibungen) sorgt das Fehlen verbindlicher Fristen für Verunsicherung.

---

<sup>18</sup> Bescheid, S. 60.

**c) Gelegenheitsverkehre**

Die grundsätzlich verlängerten Fristen bei **Reisesonderzügen** aufgrund der Eingruppierung aller Gelegenheitsverkehre im Bereich Personenverkehr als „besonders aufwändige Bearbeitung“ nach Nr. 4.2.2.5.2 SNB 2010 erschwert den Gelegenheitsverkehr in diesem Bereich erheblich. Es ist nach Ansicht der Zugangsberechtigten nicht akzeptabel dass entgegen der gesetzlichen Wertung, die eine „besonders aufwändige Bearbeitung als Ausnahmefall ansieht“ eine Verkehrsart komplett diesem Ausnahmebereich zugeordnet wird. Daher unterstützen die Zugangsberechtigten die BNetzA in ihren im Bescheid vom 20. November 2006 geäußerten Zweifeln.<sup>19</sup>

Daneben weisen die Zugangsberechtigten darauf hin, dass eine besonders aufwändige Bearbeitung nicht dadurch entsteht, dass die Priorität Ankunft gewählt wird und diese sich über **mehrere Netzbezirke** erstreckt: Nr. 4.2.2.5.2 SNB 2010. Zunächst ist festzuhalten, dass methodisch der gleiche Aufwand besteht, ob eine Trasse von einer Abfahrt oder von einer Wunschankunft her geplant wird. Das Kriterium mehrere Netzbezirke kann nach Ansicht der Zugangsberechtigten kein objektiver Grund sein, da dies allein die Binnenorganisation der DB Netz betrifft und von ihr jederzeit geändert werden kann.

**d) Bandbreiten bei Trassenanmeldungen**

Weiterhin hat die BNetzA in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 beanstandet, dass die Zeitspannen bei Anmeldungen zu Gelegenheitsverkehr, bei denen noch davon ausgegangen wird, dass sie im Interesse des Zugangsberechtigten liegen und daher er an seiner Trassenanmeldung festhält, willkürlich erscheinen.<sup>20</sup> Dieser Sachverhalt verdeutlicht die Problematik fehlender Verknüpfung zwischen Trassenprodukten und zugesicherten Fahrzeiten. Gäbe es wie vorgeschlagen definierte Trassenprodukte, so wäre eine klare Grenzlinie gezogen, bei der entschieden werden kann, ob der Kunde noch das bekommt, was er bestellt hat oder etwas anderes.

Die gleiche Problematik besteht aber auch bei Regeltrassen auch hier schreibt 8.2.3.2 SNB 2010 vor, dass Bandbreiten +/- 3 Min. im Personenverkehr und +/- 15

---

<sup>19</sup> Bescheid, S. 59 f.

<sup>20</sup> Bescheid, S. 60f.

Min. im Güterverkehr ohne Rücksprache ausgenutzt werden. Auch dies geht an den Trassenwünschen und bestellten Trassenprodukten der Zugangsberechtigten vorbei. So gibt es viele Konstellationen im Personenverkehr, bei denen +/- 3 Min. über die (Nicht-)Herstellung eines Anschlusses entscheiden. Umgekehrt haben langlaufende Einzelzüge im Personenverkehr meistens eine wesentlich höhere Flexibilität. Nicht anders ist es im Güterverkehr. Auch hier hängt die Flexibilität vom Einzelfall ab. Daher sollte wie vorgeschlagen die **zeitliche Flexibilität zum Gegenstand des Trassenproduktes** werden und den Zugangsberechtigten ein Recht auf Einhaltung dieses Trassenproduktes verschaffen.

## **5. Rahmenverträge nur ansatzweise und unzulänglich geregelt**

### **a) Informationsumfang der SNB 2010**

Die Zugangsberechtigten fordern die **vollständige Integration** der Regelungen über Rahmenvereinbarungen in die SNB. Sie befinden sich dazu im Einklang mit der Entscheidung des EBA von 2005.<sup>21</sup> Die gesetzlichen Grundlagen für eine Integration in die SNB ergeben sich aus Erwägungsgrund (5) und Art. 2 lit. j) RL 2001/14/EG; hiernach müssen die SNB für den Netzzugang relevanten Information enthalten. Die Möglichkeiten einer gewissen Trassensicherung über einen mittelfristigen Zeitraum einerseits aber auch die eingeschränkte Infrastrukturkapazität für Neuansmeldungen aufgrund von vorhandenen rahmenvertraglichen Bindungen gehört zu den in den SNB zu regelnden Mindestinhalten. Die vorgesehenen Regelungen der Nr. 4.6 SNB 2010 sind hierzu unzureichend. Es ist auch nicht ausreichend, dass parallel zu den Entwürfen der SNB Muster der vorgesehenen Rahmenverträge und Übersichten der Fristen mitgeteilt werden.

Die **Information über bestehende Rahmenverträge nach § 13 Abs. 6 EIBV und Art. 17 Abs. 6 RL 2001/14/EG** muss nach Ansicht der Zugangsberechtigten so umfassend sein, dass jeder interessierter Nutzer entscheiden kann

- ob grundsätzlich für den von ihm vorgesehenen Verkehr, die vorgesehene Strecke und die vorgesehene Uhrzeit noch Aussicht auf Abschluss von weite-

---

<sup>21</sup> Entscheidung vom 23.12.2005 des EBA als Regulierungsbehörde, Az. Nz 50/05, S. 16.

ren Rahmenverträgen besteht, oder ob aufgrund der Erreichen der Kapazitätsgrenze von 75% weitere Rahmenverträge nicht in Betracht kommen

- ob ggf. andere Strecken oder andere Zeiten bessere Chancen zum Abschluss von Rahmenverträgen bieten
- ob und inwieweit rahmenvertraglich gebundene Trassen über eine Rahmenvertragsperiode hinaus gebunden sind und daher die Zuteilungschancen auch zu Ende der Rahmenvertragsperiode gemindert sind.

Nach Ansicht der Zugangsberechtigten kann dies am besten durch eine stundenbezogene Darstellung der Kapazitätsausschöpfung der Strecken durch Rahmenverträge sowie Angabe des %-Werts von Kapazitäten, die länger als eine Rahmenvertragsperiode gebunden sind, erreicht werden. Zusätzlich wäre denkbar in den bislang schon herausgegebenen anonymisierten Bildfahrplänen die Rahmenvertragstrassen besonders zu kennzeichnen. Zur Erleichterung der Information sollte vergleichbar wie in Skandinavien die Bildblätter anonymisiert im Internet bereitgestellt werden.

#### **b) Zweifel an der Rechtskonformität bisheriger Rahmenverträge**

Daneben muss der Rahmenvertrag seine ihm zugedachte Regelungsziele der gegenseitigen Absicherung von garantierter Abnahme von Trassen im Gegenzug zur Garantie von bestimmten Netzstandards, Netzentgelten und Vorrangregelungen bei der Trassenvergabe. Die Zugangsberechtigten haben hieran erheblichen Zweifel, dass dies erreicht wird:

- Zunächst versuchte die DB Netz alle bisherigen Trassenanmeldungen des Fahrplans 2006 als Rahmenvertrag anzusehen. Durch Intervention der damaligen Regulierungsbehörde EBA wurde ihr dieses Vorgehen untersagt. Als nächstes versuchte die DB Netz, durch eine äußerst kurzfristige angekündigte Anmeldefrist das Thema Rahmenvertrag zu erschweren. Eine abermalige Intervention der Regulierungsbehörde führte dazu, dass nochmals eine zweite Antragsfrist in Gang gesetzt wurde. Insgesamt entspricht dieses **unstrukturierte Verfahren** nicht den gesetzlichen Regelungen aus § 13 Abs. 7 EiBV, die eine EIU-übergreifende Kommunizierung einer Antragsfrist rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenvertragsperiode vorschreiben. Mit der vorgesehenen An-

tragsfrist für den Rahmenvertrag 2011-2015 zum 19.10.2009 würde dieser Mangel zukünftig beseitigt.

- Die DB Netz kommunizierte das Thema Rahmenvertrag im Kontext mit ihren bislang praktizierten Verfahren der Vergabe von Trassen nach „**Großvaterrechten**“. Indem sie den Trasseninhaber anbot, ihre bereits bestehenden Trassen durch einen Rahmenvertrag zu sichern. Sie verschwieg dabei die Umstände, dass ein Rahmenvertrag nicht die gesetzlichen Prioritätsregelungen nach § 9 EiBV außer Kraft setzt, sondern nur das Angebot einer Trasse innerhalb einer Bandbreite ohne der Durchführung eines Höchstpreisverfahrens nach § 13 Abs.1 EiBV vorsieht.
- Das Angebot der Rahmenverträge nach dem Rahmenvertragsmuster enthält keinerlei Absicherungen, die immanent sind für einen Rahmenvertrag. So garantiert DB Netz zwar eine Trassenbandbreite auf der Basis der bisherigen Trasse, tatsächlich bezieht sich die **Garantie aber nur auf eine bestimmte Abfahrtszeit**. Damit können die Ziele des Gesetzgebers, z.B. integrale Taktfahrpläne durch Rahmenverträge abzusichern,<sup>22</sup> auch nicht im Ansatz erfüllt werden. Die DB Netz sieht sich nicht in der Lage die rahmenvertraglich abgesicherten Infrastrukturen auch nur ansatzweise zu beschreiben. Vor diesem Hintergrund ist die rahmenvertragliche Absicherung für ein nicht DB-konzernangehöriges EVU wertlos. Zwar wäre eine bestimmte Abfahrtszeit garantiert, es wäre aber offen, ob der rahmenvertraglich gesicherte Zug noch in ein paar Jahren überhaupt ankommen würde.
- Die Regelung zu **Stornierungsentgelten** (Reduzierungsentgelt) nach § 4 Abs. 1 Rahmenvertragsmuster und Nr. 6.2.3.6 SNB 2010 bewirkt eine **Diskriminierung** insbesondere **nicht konzernabhängiger** EVU im Güterverkehr und Personenfernverkehr. Während DB-Gesellschaften ohne weiteres Risiko auf Engpassabschnitten Trassen über ihren aktuellen Bedarf hinaus per Rahmenvertrag sichern und eine spätere Nichtabnahme der Rahmenvertragstrassen mit einer anderweitigen Bestellung verrechnen können, fehlt kleineren EVU diese Möglichkeit. Infolgedessen wirken die Stornierungsentgelte als unzulässiger Netzzabatt nach § 23 Abs. 3 EiBV. Aufgrund der Möglichkeit der Umschichtung von Trassen fallen die Stornierungsentgelte für DB-Gesellschaften ganz weg oder sind äußerst gering. Damit verfehlt die bisheri-

---

<sup>22</sup> Siehe Entschließung Bundesrat, BRat Drs. 249/05/01 lit. c).

ge Ausgestaltung der Rahmenverträge durch die DB Netz das charakteristische Merkmal der Teilung eines Auslastungsrisikos. In Wahrheit vermindern die bislang durch DB-Gesellschaften abgeschlossenen Rahmenverträge nicht das Auslastungsrisiko der DB Netz, sondern führen allenfalls zu einer Versperrung von Trassen in Engpassabschnitten und wirken damit im Vorfeld hierzu schon wettbewerbshemmend für neue Trassennachfrager.

- Die **fehlenden Preisgarantien** über Trassenpreise bzw. fehlenden Mechanismen der mittelfristigen Preisanpassung lassen es als unzumutbar erscheinen, dass sich ein EVU über einen Zeitraum von 5 Jahren zur Abnahme einer Mindestmenge von Trassen verpflichtet. Derartige Regelungen sind nur vor dem Hintergrund konzerninterner EVU durchführbar, wirken aber gegenüber konzernexternen EVU zwangsläufig diskriminierend. Das Fehlen der Entgelte verstößt zudem gegen die zwingenden Vorschriften der Art. 2 lit. f) RL 2001/14/EG und § 2 Nr. 9 EiBV.
- Die **Bandbreiten** (vgl. § 1 Abs. 2 Rahmenvertragsmuster) sind so zu wählen, dass drei Trassen verfügbar sind: § 13 Abs. 1 Satz 3 EiBV. Dies ist v.a. eine Frage der betrieblich möglichen Zugfolgeabstände und kann nicht pauschal nach Zuggattung beantwortet werden. Umgekehrt sollte aber zu Gunsten des Personenverkehrs auch eingeräumt werden, dass bestimmte Zwangspunkte wie Taktknoten, Korrespondenzen, Anschlüsse als Zwangspunkte eingehalten werden. Die entsprechende betriebliche Flexibilität kann v.a. durch Variation bei Halten, unterschiedliche Antriebstechnik und Verschiebung ganzer Taktsysteme hergestellt werden. Die Bezugnahme allein auf Aufrechterhaltung der Anschlüsse des Vorjahres (vgl. § 2 Abs. 4 Rahmenvertragsmuster) ist dagegen irrelevant, da Rahmenverträge auch bei erstmaliger Trassenkonstruktion eine entsprechende Erfolgsgarantie (gegenüber individuellen Trassen) beinhalten müssen. Die genannte Vorschrift ist eher Beleg dafür, dass die DB Netz mit den Vorschriften zum Rahmenvertrag offensichtlich versucht, bisherige Trassen in nicht gesetzeskonformer Weise zu perpetuieren.
- Es fehlt die Möglichkeit des Abschlusses von **zehnjährigen Rahmenverträgen** zu Gunsten der Aufgabenträger im, vgl. § 13 Abs. 5 Satz 2 EiBV und § 14a Abs. 2 Satz 3 AEG. Damit wird unterschlagen, dass gerade den SPNV Aufgabenträger ein eigenständiges Recht zusteht, die Infrastruktur für den von ihnen bestellten SPNV zu sichern.



**c) Anmeldefristen**

Die Zugangsberechtigten halten ein Abschluss von Rahmenverträgen erst wenige Tage vor dem Anmeldeschluss von Jahrestrossen für zu knapp. Da Rahmenverträge nur die Basis von Trassen bilden, aber gerade nicht die einzelnen Trassen festlegen (dürfen), ist es erforderlich, dass hier ein angemessener Zeitraum zwischen Abschluss von Rahmenverträgen und konkreter Durchplanung von Jahresfahrplantrassen und deren Anmeldung verbleibt. Daneben ist es erforderlich, dass Rahmenverträge zur Absicherung einer Investition frühzeitig angemeldet und abgeschlossen werden können. Da derartige Investitions-Rahmenverträge nach § 14a Abs. 2 AEG nach 5 Jahren sowie Vorrang genießen, erscheint es gerechtfertigt, dass derartige Rahmenverträge bereits bei der Erstvergabe vorrangig berücksichtigt werden. Nur so kann einerseits das berechtigte Interesse durch frühzeitige Absicherung von Investitionen v.a. in Fahrzeuge mittels Rahmenverträge einerseits mit dem Interesse der Nutzer „normale Rahmenverträge“ nicht unnötig früh schließen zu müssen ausgeglichen werden. Um ggf. ein Missbrauch von Investitionsrahmenverträgen bzw. Rahmenverträge der SPNV-Aufgabenträger, die jeweils vorab vergeben würden, vorzubeugen, ist es denkbar, dass die Anteile der hiernach vergebaren Kapazität begrenzt wird, z.B. max. 37,5% der Gesamtkapazität (Hälfte von 75% = maximal über Rahmenvertrag bindbare Kapazität).

**d) Sicherung der Leistung von DB Netz**

Die fehlende Gewährleistung der Leistungen von DB Netz nach § 1 Abs. 4 Rahmenvertragsmuster ist unzulässig. Als gegenseitiger Vertrag muss im Gegenzug zur Abnahmegarantie der EVU DB Netz ihre primäre Leistungspflichten, Bereitstellen von angemessenen Trassen hinreichend regeln. Eine Bindung über Rahmenverträge bedeutet daher, dass für die Laufzeit

- Bauarbeiten mit erheblicher Einschränkung der Nutzbarkeit
- Rückbauten von Kapazität, Geschwindigkeit, Streckenklasse

zu unterbleiben haben. Unter Geltung von Rahmenverträgen kann eine Leistungsänderung nur unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der EVU erfolgen. Hierbei muss DB Netz darlegen, dass die Umstände bei Abschluss des Rahmenver-

trags nicht vorhersehbar waren und ein Zuwarten bis zum Auslaufen des Rahmenvertrags unzumutbar wäre. Daher sind die Klauseln § 3 Abs. 3, § 3 Abs. 5 lit. a) und b) sowie § 7 Abs. 2 lit. c) des Rahmenvertragsmusters nicht akzeptabel.

Schließlich muss auch eine Anpassung der Rahmenverträge unter dem Aspekt der besseren Nutzbarkeit des Netzes – höhere Kapazitätsauslastung – die Interessen der EVU berücksichtigen. Si können gerade Anforderungen an Umläufe, Versand-/Ladezeiten, Zulassung von Fahrzeugen nur für bestimmte Strecken etc. die Aufrechterhaltung eines bestimmten Rahmenvertrags erfordern. Daher muss die Klausel des § 5 Abs. 2 des Rahmenvertragsmusters hier auch Interessen der EVU miteinstellen.

**e) Entgeltregelung**

Obwohl der Trassennutzer eine Abnahmegarantie eingeht, enthält der Rahmenvertrag keinerlei Entgeltgrundsätze und Regelungen der Preisanpassung. Bislang war immerhin in § 4 Abs. 3 lit. d) eine Teilkündbarkeit bei überproportionalen Entgelterhöhungen vorgesehen. Diese Klausel soll nun gestrichen werden. Damit würde sich der Rahmenvertrag endgültig als monopolistischer, unausgewogener Vertrag mit nur einseitigen Pflichten erweisen.

**f) Langlaufende Rahmenverträge**

Die Regelungen des § 13 Abs. 5 Satz 2 EiBV und § 14 Abs. 2 Satz 3 AEG – Rahmenverträge für Aufgabenträger des SPNV sind umsetzen. Hierbei bietet sich an, dass Aufgabenträger bei nicht geändertem oder nur unwesentlich geändertem Betriebsprogramm auch aperiodisch Rahmenverträge schließen und verlängern können. Dies soll ihnen ermöglichen, die jeweils ausgeschriebenen SPNV-Leistungen durch Rahmenverträge abzusichern.

Für Investitions-Rahmenverträge nach § 14 Abs. 2 Satz 2 AEG sind dagegen v.a. angepasste Regelungen über Anmeldefristen (siehe zuvor) erforderlich. Weiterhin sollten die gesetzlichen Kriterien wie „vertragliche Bindungen“, „besondere Investitionen“, „sonstige vergleichbare Risiken“ sowie „umfangreiche und langfristiger Investitionen“

näher definiert werden. Dabei kann das Investitionsinteresse sowohl beim Infrastrukturbetreiber als auch beim EVU vorhanden sein. Wichtig ist, dass es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Investition und Trassennutzung durch den Rahmenvertrag gibt. Daher können nur Investitionen anerkannt werden, die im Hinblick auf den Rahmenvertrag getroffen werden., Vorhandene Investitionen bzw. unabhängig vom Rahmenvertrag bereits beschlossene Investitionen können nicht zur Legitimation langlaufender und damit besonders wettbewerbsbeschränkender Rahmenverträge dienen.

Unzulässig ist die in Nr. 4.6.3 SNB 2010 vorgesehene Regelung, wonach bei der Anmeldung für einen Rahmenvertrag bereits eine Genehmigung der BNetzA vorliegen muss. Nach dem eindeutigen Wortlaut des § 14a Abs. 2 AEG ist der Abschluss eines Rahmenvertrags zu genehmigen, nicht die Anmeldung.

## 6. Fehlende und falsch angewandte Entgeltgrundsätze

### a) Grundsätzlich unzureichende Ausführungen

#### Bisheriger Stand

Die BNetzA hat in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 zu Recht festgestellt, dass in den SNB nach wie vor gesetzeskonforme **Entgeltgrundsätze weitgehend fehlen**.<sup>23</sup> Dabei hat bereits die damalige Regulierungsbehörde, das EBA umfassend festgelegt, was die SNB leisten müssten und sie hat konstatiert, dass die SNB den gesetzlichen Vorgaben „nicht einmal ansatzweise entsprechen“. Das EBA forderte bereits 2005:<sup>24</sup>

- Die SNB müssen eine entwickelte Methode zur Preisbildung darstellen,
- die Regulierungsbehörde muss die dort niedergelegten Entscheidungen nachvollziehen können,
- die SNB müssen detaillierte Preisbildungskriterien ohne Ermessensspielräume beinhalten,

---

<sup>23</sup> Bescheid, S. 7 f.

<sup>24</sup> Bescheid des EBA vom 23.12.2005, Az. Ntz. 50/50, S. 30 f.

- Preisbildungskriterien und -methoden müssen umfassend offengelegt werden,
- der gewählte Kostenmaßstab und dessen Verteilung auf Verkehrsarten muss nachvollziehbar sein,
- die Gemeinkostenschlüsselung muss nachprüfbar offengelegt werden.

Weiter wird im Bescheid der BNetzA vom 20. November 2006 ergänzt:

- die Methode zur Entwicklung der Entgelte ist zu erläutern,
- es bedarf eines klaren Kostenmaßstabs,
- unternehmerische Entscheidungen der Preisbildung müssen nachvollzogen werden können.

Allerdings waren die Ausführungen der Regulierungsbehörden bislang immer nur Hinweise, so dass es zu einer Zurückweisung der SNB wegen fehlender Entgeltgrundsätze bislang nicht gekommen ist.

#### Grundsätzliche Anforderungen

Nach Ansicht der Zugangsberechtigten können die Anforderungen an die Entgeltgrundsätze noch weiter präzisiert werden. Denn aus dem **Zusammenspiel aus EG-Recht, AEG und EIBV** ergeben sich dezidierte Anforderungen an die Darlegungen durch das EIU im Rahmen von Entgeltgrundsätzen.

Die EIBV fordert bereits die Darstellung und kostenrechnerische Begründung der:

- Differenzierung der Wegeentgelte nach **umweltbezogenen Auswirkungen** (§ 21 Abs. 2 EIBV),
- Differenzierung der Wegeentgelte nach **Knappheit** (§ 21 Abs. 3 EIBV),
- Erhöhte Wegeentgelte zur Deckung von **Investitionen** (§ 22 Abs. 2 EIBV),

- **Entgeltnachlässe** für die bestellte Menge oder zur Förderung neuer Verkehre: Art. 9 RL 2001/14/EG.

Hieraus wird deutlich, dass die Entgeltgrundsätze ein Preissystem darlegen müssten, aus dem sich die o.g. Preisdifferenzierungen logisch ableiten lassen oder im Falle der fehlenden Differenzierung dargelegt wird, warum diese Option nicht angewandt wird. Daneben bestimmt aber auch die insoweit unvollständig umgesetzte europäische RL 2001/14/EG, dass

*... im Einzelnen aufzuführen [ist], welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des Artikels 7 Absätze 4 und 5 sowie der Artikel 8 und 9 angewandt werden: RL 2001/14/EG Anhang I Nr. 2*

Mit Art. 8 der RL 2001/14/EG wird v.a. auf das vom deutschen Gesetzgeber vorgeschriebene Vollkostenprinzip (Art. 14 Abs. 4 AEG) Bezug genommen. Im Einzelnen müssen daher die SNB darlegen:

- Die **Fähigkeit** der einzelnen Marktsegmente, **Aufschläge auf der Basis der Grenzkosten** zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Darstellung der gemäß Art. 7 Abs. 3 RL 2001/14/EG im Regelfall anzuwendenden Grenzkosten. Denn nur bei Unterscheidung zwischen Grenzkosten und Gesamtkosten können überhaupt die Aufschläge ermittelt werden.

Weiterhin ist darzustellen, wie die einzelnen Marktsegmente diese Aufschläge verkraften können, dabei ist insbesondere auf den internationalen Güterverkehr und den von den EVU erzielten Produktivitätsfortschritte einzugehen. Letztlich muss der Beweis gelingen, dass nicht die Fahrwegnutzung durch Marktsegmente ausgeschlossen wird, welche zumindest die Grenzkosten einschließlich einer Rendite, die der Markt tragen kann, erwirtschaften können: Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG, nur teilweise umgesetzt von § 14 Abs. 4 AEG. Diese Bestimmung hat insbesondere für den Güterverkehr allergrößte Bedeutung. Denn zur gewissenhaften Erfüllung sind umfangreiche Untersuchungen

über die Zahlungsbereitschaft im Güterverkehr v.a. im Hinblick auf die Wettbewerbssituation zur Straße und zum Binnenschiff erforderlich. Nur hiermit kann festgestellt werden, ob ein Aufschlag auf die Grenzkosten noch marktverträglich ist.

Im Hinblick auf den Personenverkehr ist zu beachten, dass es sich beim SPNV nicht um ein am Markt nachgefragtes Gut handelt, sondern SPNV-Leistungen vielmehr aufgrund ihrer i.d.R. fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit erst durch die Bestellungen öffentlicher Aufgabenträger zustande kommen. Daher gibt es keinen intermodalen Markt bei SPNV-Leistungen, auf dessen Basis die Tragfähigkeit der Trassenpreise untersucht werden könnte; aus Sicht der Besteller der Verkehrsleistungen sind Trassenpreise erst einmal überhaupt nicht tragbar. Gegen die Tragfähigkeit der Trassenpreise spricht auch die Tatsache, dass straßengebundener ÖPNV aufgrund der nicht erhobenen Infrastrukturgebühren grundsätzlich wirtschaftlicher ist als SPNV. Auf der anderen Seite ist es denkbar, die Tragbarkeit von Aufschlägen auf die Grenzkosten im SPNV anhand objektiver Maßstäbe, z.B. der Mittelausstattung der Besteller (Regionalisierungsmittel) zu untersuchen. Aber auch hier muss ein Produktivitätszuwachs beim Infrastrukturbetreiber mitberücksichtigt werden, eine automatische alljährliche Preisanhebung durch die DB Netz ist hiervon nicht gedeckt.

- Inwieweit die Entgelte für „gleichartige Nutzungen vergleichbar sind und für vergleichbare Verkehrsdienste in ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden“ (Definition der **Vergleichbarkeit**): Art. 8 Abs. 3 RL 2001/14/EG. Nach Ansicht der Zugangsberechtigten ist es hierbei nicht zwingend erforderlich, dass die Verkehrsdienste nur nach den Verkehrsarten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr differenziert werden. Vielmehr zeigen die Regelungen in § 14 Abs. 4 Satz 2 AEG und § 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG, dass sich das Entgelt für den Fahrweg einerseits aus einem eher kostenorientierten Grundentgelt auf der Basis der Grenzkosten und einem Preisaufschlag auf der Basis der Märkte zusammensetzt. Diese Entgeltregulierung nimmt damit Bezug auf das bei Ökonomen bekannte Prinzip der Ramsey-Preise (Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften). Dieses Prinzip erfordert letztlich, dass unter Gleichheitsgesichtspunkten das EIU „Märkte“ defi-

niert, die eine vergleichbare Zahlungsbereitschaft haben und daher als Verkehrsdienst in einem Marktsegment angesehen werden können.

- Inwieweit die Aufschläge nach Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG auf der Basis effizienter, transparenter und nicht diskriminierender Grundsätze ermittelt werden. Dies erfordert nach Ansicht der Zugangsberechtigten letztlich ein **Offenlegen aller Kalkulationsgrundlagen**. Dabei muss auch die Effizienz der Aufschläge nachgewiesen werden. Dies bedeutet, dass nicht alle entstehenden Kosten der DB Netz, insbesondere von Konzernumlagen angerechnet werden dürfen. Vielmehr sind nur die für die Infrastrukturdurchführung notwendigen Kosten anzusetzen. Diese können daher niedriger als die ausgewiesenen Kosten sein. Gerade zur **Verhinderung von Quersubventionierung** und damit von Diskriminierung anderer EVU zu Gunsten von Transportunternehmen des DB-Konzerns ist es dringend erforderlich, dass die Kostenschlüsselungen, v.a. bei Gemeinkosten, aber auch in Bezug auf Service- und Nebeneinrichtungen so offen dargelegt werden, dass es der Regulierungsbehörde möglich ist, die Notwendigkeit dieser Kosten zu überprüfen.
- Die Notwendigkeit der angemessenen Kostenschlüsselung unterstreicht nochmals auch Art 6 Abs. 5 RL 2001/14/EG. Dieser bestimmt, dass ein „Verfahren zur Aufteilung der Kosten festgelegt wird.“

#### Forderung der Zugangsberechtigten

Die bereits nun im sechsten Jahr fehlende Grundlage zur Überprüfung der Fahrwegentgelte darf **nicht zur Folge** haben, dass letztlich **keine Überprüfung** der Trassenpreise erfolgt. Vielmehr muss für die DB Netz - ähnlich dem kartellrechtswidrigen Trassenpreissystem TPS 98 - das Risiko als real erscheinen, dass die bisherigen Trassenpreise mangels Nachvollziehbarkeit rechtswidrig sind und daher bei Klagen mit einem erheblichen Ausfallrisiko zu rechnen ist. Vor diesem Hintergrund sollte sich die Regulierungsbehörde nach Ansicht der Zugangsberechtigten nicht scheuen, die Trassenpreise schon mangels hinreichender Entgeltgrundsätze insgesamt entsprechend § 14f Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 AEG für ungültig zu erklären.

Dies ist v.a. deswegen notwendig, weil die DB Netz in den vergangenen Jahren die Netzentgelte kontinuierlich angehoben hat und im Rahmen der Ankündigung von DB-Chef Mehdorn, die DB Netz zu einer „Cashcow“ des Konzerns zu machen, zu erwarten ist, dass derartige Entgelterhöhungen auch künftig statt finden werden.

**b) Streckenkategorien, Anlastung nach Verkehrsarten, Regionalfaktoren**

Die BNetzA hat in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 zu Recht die Zuordnung zu den von der DB Netz gebildeten Streckenkategorien als unklar moniert.<sup>25</sup> Auch hat sie die Bildung der Regionalfaktoren als unklar beanstandet.<sup>26</sup> Auch erschließt sich die gleiche Anlastung des Güter- und Schienenpersonennahverkehrs mit dem Grundpreis bei Hochgeschwindigkeitsstrecken (v.a. Kategorie Fplus, F1 und F2) nicht, da bei diesen Strecken offensichtlich zahlreiche Einrichtungen (LZB, Hochgeschwindigkeitsweichen, besondere Gleisüberwachung, Windwarnanlagen, Reisendenwarnung, Beseitigung von Bahnübergängen, Schutzweichen, keine Bahnsteige am Hochgeschwindigkeitsgleis, aufwändiger Oberbau und aufwändige Oberleitung) ausschließlich im Interesse des Schienenpersonenfernverkehrs vorgehalten werden.

Eine **Anlastung** dieser **spezifischen Kosten für Hochgeschwindigkeitsverkehr** gegenüber allen Verkehrsarten entspricht nach fester Überzeugung der Zugangsberechtigten nicht den Anforderungen nach § 21 Abs. 4 EiBV. Auch die Möglichkeit der Mittelung der Trassenpreise entsprechend § 21 Abs. 5 EiBV befreit nicht von der Zuordnung der Kosten, die nur eine bestimmte Verkehrsleistung verursacht, auf die Trassenpreise dieser Verkehrsleistung. Zum einen erlaubt § 21 Abs. 5 EiBV nur eine Mittelung über einen Zeitraum, nicht dagegen das „Wegmitteln“ bestimmter Kostenverursachungen, zum anderen stellt auch Art. 7 Abs. 6 Satz 2 RL 2001/14/EG klar, dass auch bei einer Mittelung „die relative Höhe der Weegeentgelte in Beziehung zu den durch die Verkehrsdienste verursachten [spezifischen] Kosten stehen muss“.

Weiterhin kritisieren die Zugangsberechtigten, dass die Streckenkategorisierung der DB Netz auf die **verkehrliche Bedeutung** einer Strecke Bezug nimmt. Dieses Merk-

---

<sup>25</sup> Bescheid, S. 80.

<sup>26</sup> Bescheid, S. 81.



mal entspricht aber nicht den gesetzlichen Kriterien. Denn die gesetzlichen Kriterien unterscheiden nach

- den Grenzkosten einer Zugfahrt (ggf. differenziert nach Beanspruchung und in Anspruch genommener Trassenkapazität),
- den spezifischen Kosten, die eine bestimmte Verkehrsleistung im Vergleich zu anderen Verkehrsleistungen verursacht,
- den Aufschlägen zu diesen Grenzkosten im Hinblick auf die Tragfähigkeit einzelner Marktsegmente.

Unter diesen Aspekten sind auch die **Regionalfaktoren** im SPNV grundsätzlich **unzulässig**. Denn diese Aufschläge werden einerseits nur für den SPNV erhoben, ohne dass dargelegt ist, dass die aufgeschlagenen Mehrkosten allein dem SPNV zuzurechnende Kosten sind, zum anderen wird ein Aufschlag zur Kostendeckung genommen, ohne dass die Verträglichkeit für das Marktsegment SPNV untersucht wurde. Da den SPNV-Bestellern gerade im Hinblick auf die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel keine zusätzlichen Bestellerentgelte aufgrund der Regionalfaktoren zugewiesen wurden, sondern vielmehr die Auskömmlichkeit der Mittel auf Basis der Trassenpreise ohne Zuschlagsfaktoren ermittelt wurden, spricht vieles dafür, dass im Bezug auf den SPNV und den finanzierenden Aufgabenträgern keine Tragfähigkeit dieser Aufschläge gegeben ist.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem AEG. Der § 14 Abs. 4 AEG kann nur insofern **Kostendeckung** für das EIU vorschreiben, **soweit dies mit gesetzeskonformen Trassenpreisen möglich** ist. Die maximal möglichen Aufschläge sind durch Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG beschränkt. Soweit eine Kostendeckung mit dieser Beschränkung nicht möglich ist, kann das AEG nicht von der Beachtung des Europarechts entbinden. Daher muss das Ziel der Kostendeckung im AEG nach § 14 Abs. 4 zurückstehen. Im Bezug auf die DB Netz ist dies auch ohne weiteres begründbar:

- im Bereich der Infrastruktur erfüllen die Infrastrukturgesellschaften der DB öffentliche Interessen, sie ist daher z.B. öffentlicher Auftraggeber,

- die Erfüllung öffentlicher Aufgaben im Bereich der Infrastruktur ist durch ein materielles Privatisierungsverbot dauerhaft abgesichert,
- dafür ist der Konzern DB AG mit einem Monopol auf „Bundesschienenwege“ und damit zusammenhängend mit erheblichen Bundesmitteln ausgestattet,
- der DB AG wurden die erheblichen Vermögenswertes des Staates (ehemals Sondervermögen Bundes- und Reichsbahn) zu äußerst günstigen Bewertungen überlassen (Stille Reserven).

Vor diesem Hintergrund kann nicht automatisch der Schluss getroffen werden, dass eine fehlende Kostendeckung der Trassenpreise bei der DB Netz zwingend zur Unterfinanzierung der Infrastruktur führen muss.

### c) **Auslastung/Überlastung**

Im Bescheid vom 20. November 2006 bemängelt die BNetzA, dass die für einen Auslastungsfaktor maßgeblichen Grundlagen nicht geklärt seien und sich die DB Netz daher einen unkonditionierten Handlungsspielraum vorbehalte.<sup>27</sup> Weiterhin wird bemängelt, dass insbesondere im SPNV keine Ausweichstrecken zur Verfügung stehen.

Auch diese Problematik offenbart die grundsätzlich fehlende Gesetzeskonformität des Trassenpreissystems der DB Netz, welches bereits 2000 entwickelt wurde und daher den Gesetzesanforderungen des Europarechts (2001), AEG/EiBV (2005) gar nicht entsprechen konnte. Nach § 21 Abs. 3 EiBV sind **Zuschläge** aus Gründen der hohen Nachfrage **nur** dann zulässig, wenn **eine Überlastung** vorliegt. Die Überlastung ist in § 2 Nr. 5 EiBV legal definiert. Sie liegt nur dann vor, wenn der Nachfrage nach Zugtrassen in einem bestimmten Zeitabschnitt nicht voll entsprochen werden kann. Dies liegt immer dann vor, wenn im Koordinierungsverfahren letztlich Vorrangregelungen anzuwenden sind, die zu Verdrängung eines Nachfragewunschs führen. Aufschläge auf die Trassenpreise aufgrund der Überlastung sind nur dann dauerhaft zulässig, wenn der Plan zur Erhöhung der Kapazität nicht wirkt (§ 18 Abs. 3 EiBV) oder wenn die Eisenbahnaufsichtsbehörde das EIU von der Pflicht zur Erhöhung der Kapazität aufgrund fehlender Zumutbarkeit befreit: § 18 Abs. 4 EiBV.

---

<sup>27</sup> Bescheid, S. 76.

Auch als leistungsabhängige Komponente zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nach § 21 Abs. 1 EiBV kann der Auslastungsfaktor entgegen der Behauptung in Nr. 6.2.2.2 a) SNB 2010 nicht dienen. Zum einen erhöht eine mögliche Lenkungswirkung der Nachfrage überhaupt nicht die Leistungsfähigkeit einer bestimmten Infrastruktur, allenfalls in der Summe kann man bei einer besser verteilten Nachfrage von einer gestiegenen Leistungsfähigkeit sprechen, zum anderen erfüllt aber der **Auslastungsfaktor** überhaupt **keine Lenkungsfunktion**:

- der Auslastungsfaktor gilt auch für den SPNV, obwohl dieser überhaupt nicht ausweichen kann. Ein möglicherweise erwünschter Nachfrageverzicht seitens des SPNV ist mit Sicherheit kein Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur,
- der Auslastungsfaktor wird pauschal als Zuschlag erhoben, ohne dass sichergestellt ist, dass überhaupt preisliche Anreize zum Befahren der Ausweichstrecken (i.d.R. deutlich länger) bestehen. Ein finanzieller Anreiz zum Ausweichen auf weniger nachgefragte Strecken muss aber nicht nur schon günstigerer Preise auf den Ausweichstrecken anbieten, er muss zudem die oft erhöhten Produktionskosten (Fahrzeit/Arbeitszeit, Energieverbrauch, Verschleiß) auf den Ausweichstrecken kompensieren. Ein erster Schritt zur Berücksichtigung dieser Effekte ist der im Entgeltsystem 2008 angebotene Sonderpreis für die Strecke Hannover - Altenbeken - Kassel.<sup>28</sup>
- Zudem müsste ein Anreiz auch in zeitlicher Hinsicht gegeben werden, da eine Überlast meist nur zu einzelnen Stunden vorliegt und daher eine bessere zeitliche Verteilung der Nachfrage die Leistungsfähigkeit der Strecken erhöhen würde.

All dies erfüllt der Auslastungsfaktor in der derzeitigen Form nicht, der zudem - wie der Vergleich der Preissystem 2006 und 2007 zeigt – in seiner Anwendung auf bestimmte Strecken willkürlich ist.<sup>29</sup> Wenn eine Lenkung der v.a. nicht zeitsensiblen

---

<sup>28</sup> Trassenpreissystem - Liste der Entgelte 2008, Nr. 3.3.7

<sup>29</sup> Im Jahresfahrplan 2007 wurde der Auslastungsfaktor auf fast allen Strecken gestrichen. Im Fahrplan 2006 wurde er noch für ca. 1.500km Netz angewandt.

Nachfrage über Trassenpreise erfolgen soll - was sich die Zugangsberechtigten vorstellen können, so muss dies über eine klare Definition der Trassenprodukte und der mit ihnen verbundenen Konstruktionsprioritäten einerseits und hierauf abgestimmtes Anreizsystem zur Befahrung schwächer ausgelasteter Strecken andererseits erfolgen. Hierbei muss die Wirksamkeit jedes einzelnen Bausteins nachgewiesen werden.

**d) Widerspruch zwischen Preisbildung und Vorrangkriterien**

Wie bereits ausgeführt können sich die Zugangsberechtigten eine Verknüpfung zwischen Preisbildung und Trassenkonstruktion vorstellen. Allerdings widerspricht die bisherige Ausgestaltung der SNB dem Transparenzgebot. Die Preisbildungskriterien für Express-Trassen **suggestieren einen Konstruktionsvorrang**, der zwar tatsächlich praktiziert wird, aber nicht den Regelungen nach den SNB 2010 (v.a. Nr. 4.2.1.7 und 4.2.1.8) entspricht. Gleichmaßen widersprüchlich ist die Begründung höherer Preise für Express- und Takt-Trassen mit einem angeblichen Mehraufwand bei der Trassenplanung, ohne dass dargelegt wird, dass diese Trassen eine - wie auch immer geartete - Konstruktionspriorität hätten und schon deswegen aufgrund der Verdrängung von anderen Trassen zu einem höheren Konstruktionsaufwand führen. Genau dies kann auch die DB Netz nicht darlegen, da nach ihren formulierten SNB 2010 ausschließlich die Konstruktionsprioritäten nach § 9 EiBV gelten. Gerade die direkte Bezugnahme auf § 9 Abs. 4 EiBV durch dessen wörtlicher Wiederholung und Verzicht auf Ausfüllen dort eingeräumter Spielräume suggeriert ein schematisches Konfliktlösungsprogramm allein nach dem gesetzlichen Standardlösung. Dieses vom Trassenprodukt losgelöste Konfliktlösungsprogramm verdeutlicht allerdings, dass der durch die DB Netz behauptete höhere Konstruktionsaufwand bei bestimmten Trassenprodukten nicht zutrifft, da der Konstruktionsaufwand unmittelbar von auftretenden Konflikten abhängig ist. Hierbei ist eine Economy-Trasse prinzipiell genauso anfällig für vorzunehmende Konfliktlösungen wie eine Express-Trasse.

**e) Zubringertrasse SGV**

Die BNetzA beanstandet in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 zu Recht die fehlende Transparenz der Definition von Zubringertrassen im Schienengüterverkehr und der hiermit eingeräumten Preisnachlässe im Güterverkehr, da u.a. ein die Forde-

rung nach einem schlüssigen Bedienungskonzept der DB Netz erhebliche Entscheidungsspielräume überlässt.<sup>30</sup>

Die Zugangsberechtigten befürworten **die Berücksichtigung von Netzwirkungen im Trassenpreissystem**. Allerdings ist die bisherige Definition willkürlich und diskriminierend, da sie zum einen ohne sachlichen Grund die Verknüpfung von aufwändigen Sammelverkehren und Hauptlauf über die Zugbildungsanlagen der DB Netz vornimmt. Da Zugbildungsanlagen getrennte zu kalkulierende Serviceeinrichtungen darstellen, widerspricht bereits diese Querverrechnung den gesetzlichen Grundlagen. Eine Querbetrachtung darf nach Ansicht der Zugangsberechtigten nur im Kontext „unwirtschaftlicher Sammelverkehr fördert Hauptläufe und damit Trassennachfrage“ erfolgen. Dies bedeutet, dass Trassen für Marktsegmente, die Sammel- und Zubringerverkehre für lange Hauptläufe auf der Schiene erbringen, verbilligt werden können.

Hierbei darf es letztlich keine Rolle spielen wo und wie die Bündelung der Transportnachfrage erfolgt. Auch darf es nach Ansicht der Zugangsberechtigten keine Rolle spielen, ob Zubringertrassen und Hauptlauf vollständig auf dem Streckennetz der DB Netz erfolgen oder diese auch andere Infrastrukturen einbeziehen. Weiterhin ist zu beachten, dass auch Zubringertrassen im SPNV Sammelwirkung für Hauptläufe (des SPFV) haben und daher auch hier ein entsprechender Anreiz angebracht ist.

#### **f) Förderung neuer Verkehre**

Die Zugangsberechtigten begrüßen grundsätzlich die Regelung der Nr. 6.2.3.12 SNB 2010 über Preisnachlässe bei neuen Verkehren. Wie die BNetzA jedoch bereits in ihrem Bescheid vom 20. November 2006 bereits feststellte<sup>31</sup>, sind die Regelungen hier weiter zu präzisieren. Zudem sind nach Auffassung der Zugangsberechtigten die Nachlässe in den SNB aufzunehmen. Auch an diesem Detail zeigt sich, dass eine Trennung Entgeltgrundsätze und konkrete Preise in der Praxis gar nicht durchführbar ist. Die tatsächliche Umsetzung im Preiskatalog der DB Netz mit einem Rabatt von lediglich 10% für ein Jahr lässt aber nicht erwarten, dass nennenswert Neuverkehre

---

<sup>30</sup> Bescheid, S. 78.

<sup>31</sup> Bescheid, S. 79.

akquiriert werden können, zumal das **Nachweisverfahren praktisch unmöglich** ist. So wird in einem Güterzug vielfach für verschiedene Verloader gebündelt gefahren. Zudem würde eine Preisgabe der Verloader und gefahrenen Verkehre gegenüber dem integrierten Konzern DB AG die EVU in sensiblen Geschäftsdaten treffen. Im Personenverkehr setzt sich sogar eine Zugfahrt aus einzelnen individuellen Entscheidungen der Fahrgäste zusammen, so dass hier überhaupt nicht beurteilt werden kann, ob ein intermodaler Neuverkehr gewonnen werden kann.

Die Zugangsberechtigten erwarten daher von der DB Netz, dass das **Anreizsystem für Neuverkehre grundlegend überarbeitet** wird. Ein möglicher Weg hierzu, wäre der Aufbau von Angebotstrassen (analog SBB/BLS), die dann z.B. auf Basis von Restposten kurzfristig vergünstigt abgegeben werden. Gerade diese Sonderpreise wären ein gutes Instrument, um weitere Verkehre zu stimulieren.

#### **g) Spezifische Investitionsvorhaben**

Die Regelung Nr. 6.2.4 SNB 2010 enthält weiterhin erhebliche **diskretionäre Spielräume**, weil sich die DB Netz bestimmte (höhere?) Trassenpreise aufgrund von spezifischen Investitionsvorhaben vorbehält. Gesetzlich ist dagegen gefordert, dass die Möglichkeiten nach § 22 Abs. 2 EiBV in den SNB vollständig umgesetzt werden. Dies erfordert, dass

- festgelegt wird, was unter spezifischen Investitionsvorhaben im Gegensatz zu allgemeinen überhaupt verstanden wird,
- wo diese spezifischen Investitionen auftreten/aufgetreten sind,
- welche langfristigen höheren (im Vergleich zu sonstigen Netzkalkulation) Kosten entstehen,
- welche Entgeltaufschläge hieraus resultieren,
- dargelegt wird, welche Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten oder Senkung der Kosten der EVU durch das Investitionsvorhaben bewirkt wird,
- und warum ansonsten (also ohne höhere Trasseneinnahmen) das Vorhaben nicht durchgeführt worden wäre.

## h) **Stornierungsentgelte**

Das System der **pauschalen Stornierungsentgelte** nach Nr. 6.2.3.5 SNB 2010 **verstößt** gegen die gesetzliche Ausgestaltung nach **§ 12 EiBV**. Dort ist bei Nichtanspruchnahme angemeldeter Trassen zunächst eine Kündigungsmöglichkeit durch das EIU vorgesehen. Weiterhin ist das EVU zum Ersatz der entstandenen Schäden, insbesondere zum Ersatz der entgangenen Entgelte (§ 12 Satz 3 EiBV) verpflichtet. Die Begründung zur EiBV legt dabei fest, dass insbesondere von einem anderen EVU eingenommene Nutzungsentgelte auf den Entgeltanspruch anzurechnen sind. Diese Regelung muss in Kontext mit Art. 12 RL 2001/14/EG gelesen werden, nach dem die EIU ein „angemessenes“ Entgelt für vorgehaltene, aber nicht in Anspruch genommene Trassen vorsehen können.“

Zudem ist die Ausgestaltung der Stornierungsentgelte **widersprüchlich** zur Abrechnung der **Nichtinanspruchnahme von Bedarfstrassen**. Dort werden lediglich pauschale Reservierungsentgelte von 10% des Trassenpreises verrechnet, während bei Stornierungen bereits 30 (!) Tage vor der beabsichtigten Nutzung bereits 25% der Trassenpreise erhoben werden. Ein gesetzeskonforme System der Stornierungsentgelte und Nichtnutzung von Bedarfstrassen müsste folgende Aspekte berücksichtigen:

- Der Aufwand für vergebliche Trassenkonstruktion ist grundsätzlich separat von einem Schaden aus Nutzungsausfall zu berechnen. Nur soweit die gesamten Trassenpreise (Erfüllungsinteresse) geltend gemacht werden, kann bereits der Schaden für vergebliche Trassenkonstruktion bereits durch das Trassennutzungsentgelt abgebildet sein.
- Konnte die stornierte Trasse anderweitig vermarktet werden, ist kein Entgeltausfall entstanden oder allenfalls in der Differenz verschiedener Trassenprodukte.
- Es muss dargelegt werden, dass die Stornierungsentgelte im Sinne des Art. 12 RL 2001/14/EG „angemessen“ sind. Insbesondere muss berücksichtigt werden, inwieweit die stornierten Trassen möglicherweise dazu beigetragen haben, andere Zugangsberechtigte von Trassenanmeldungen abzuhalten und

inwieweit das EIU ggf. besondere Aufwendungen für höhere Kapazitäten nur aufgrund der letztlich nicht realisierten Bestellung getätigt hat. Selbstverständlich können diese Aspekte über bestimmte Strecken und Verkehrsarten typisiert betrachtet werden, jedenfalls erscheint aber eine netzweite Regelung als zu pauschal.

Die Zugangsberechtigten erachten die Möglichkeit der Anmeldung von **Bedarfstrassen**, v.a. bei Zugläufen mit vorher noch nicht abschließend geklärten Verkehrstagen für grundsätzlich **sinnvoll**. Es ist durchaus nachvollziehbar, dass der Betreiber eines regelmäßigen verkehrenden Zuges bei der Frage des Verkehren an bestimmten Verkehrstagen den Erstzugriff auf eine Trasse hat. Allerdings ist die Ausgestaltung in Nr. 6.2.3.3 SNB 2010 dahingehend kritikwürdig, dass der Erstzugriff auf eine Bedarfstrasse im Konfliktfall nicht davon abhängt, ob überhaupt ein regelmäßig verkehrender Zug vorliegt oder der Zuglauf eher eine reservierte Fahrmöglichkeit für den Fall des Falles ist. Im schlimmsten Fall können Bedarfstrassen sogar nur zur Verstopfung von Engpassabschnitten angemeldet werden, ohne dass hierbei reale Zugfahrten hinterlegt sein müssen.

Darüber hinaus treten die Zugangsberechtigten entschieden der Erhöhung der Stornierungsentgelte entgegen. Nach der bis zum 9. Dezember 2007 geltenden Fassung der Trassenpreisliste der DB Netz berechnete DB Netz bei einer Stornierung bis zum 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag ein Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung (EUR 80,00) plus 10% des Preises der stornierten Trasse; nach dem 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt wurde wiederum das Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung (EUR 80,00) sowie ein Betrag in Höhe von 20% des Preises der stornierten Trasse erhoben. Bei einer Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt berechnete die DB Netz ein Stornierungsentgelt in Höhe von 40% des Trassenpreises zuzüglich zum Mindeststornoentgelt. Mit der neuen Trassenpreisliste zur Fahrplanperiode 2007/2008, gültig ab dem 9. Dezember 2007, sowie seit ihren SNB Stand 14. Mai 2007 (SNB 2008) hat die DB Netz gemäß Ziffer 6.2.3.5 das Stornierungsentgelt (zzgl. des Mindeststornoentgelts in Höhe von EUR 80,00) bei einer Stornierung der Trasse bis zum 30. Tag vor geplanter Nutzung auf 25% des Trassenpreises erhöht. Im Fall einer Stornierung nach dem 30. Tag, aber über 24 Stunden vor Abfahrt wird nun ein Stornierungsentgelt in Höhe von 50% des Trassenprei-



ses (zzgl. des Mindeststornoentgelts) erhoben. Die Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt soll nach der neuen Fassung der Trassenpreisliste und der SNB nicht mehr möglich sein; in diesem Fall berechnet die DB Netz daher bei Abbestellung und Nichtnutzung der Trasse den vollen Trassenpreis. Im Ergebnis führen die neuen Sätze zu einer Erhöhung der Stornierungsentgelte um jeweils rund 150%.

Den Zugangsberechtigten ist in keiner Weise nachvollziehbar, wie sich diese Erhöhung der Stornierungsentgelte begründet. Weder sind gestiegene Kosten diesbezüglich ersichtlich, noch hat die DB Netz sonst eine Begründung für die Entgelterhöhung benannt. Für die Zugangsberechtigten bedeutet die Erhöhung der Stornierungsentgelte insbesondere im Güterverkehr eine erhebliche Mehrbelastung. Als mittelständische EVU mit relativ kleinem Transportvolumen sind sie auf die größtmögliche Auslastung ihrer Kapazitäten, insbesondere des rollenden Materials (Loks, Waggons) angewiesen. Auch ist ihr Transport- und Auftragsvolumen nicht so hoch, dass die Trassen kundenseitig stornierter Verkehre kurzfristig für andere Verkehre bzw. neu hereinkommende Aufträge verwendet werden könnten. Die Zugangsberechtigten sind daher darauf angewiesen, in Reaktion auf ein kundenseitiges Storno ihrerseits die bestellten Trassen zu stornieren. Gleichzeitig lassen sich kundenseitige Stornos einzelner Verkehre nicht vermeiden. Die auftraggebenden Industrieunternehmen liefern ihre Produkte je nach Produktionsstand, Auftragslage und Kundennachfrage aus – Faktoren, die sich meist nicht belastbar für einen längerfristigen Zeitraum vorhersagen lassen. Um in Konkurrenz mit dem jederzeit flexibel einsetzbaren Lkw bestehen zu können, sind die Zugangsberechtigten daher darauf angewiesen, ihren Auftraggebern eine zumindest vergleichbare Flexibilität zu bieten. Den mit der Erhöhung der Stornoentgelte verbundenen zusätzlichen Kostenfaktor können die Zugangsberechtigten nicht an ihre Kunden weiterreichen. Zum einen stehen sie bei vielen Transporten in Konkurrenz zu den deutlich flexibleren und günstigeren Lkw, zum anderen werden sie im Endkundenwettbewerb hart bedrängt von der zum Konzernverbund der Deutschen Bahn gehörenden Railion Deutschland AG, die ihrerseits durch die erhöhten Stornierungsentgelte in deutlich geringerem Maße getroffen wird: EVU mit einem großen Transportaufkommen sind in der Regel in der Lage, die Trassen kurzfristig stornierter Verkehrsaufträge für andere Verkehre einzusetzen. Auch ist es bei einem großen Verkehrsaufkommen durchaus möglich, die Trassen kundenseitig stornierter Aufträge kurzfristig für andere Verkehre bzw. neu hereinkommende Aufträge einzusetzen. Bereits aus diesem Grund dürfte Railion von den Wirkungen der Erhöhung

der Stornierungsentgelte weitgehend verschont bleiben, so dass die privaten Wettbewerbsbahnen einen spürbaren Wettbewerbsnachteil erleiden.

**i) Bedarfstrassen**

Die derzeitige Regelung, dass unabhängig von einer bestimmten Trasse **allgemein 15% der Trassen** als Bedarfstrasse gemeldet werden kann, führt zur **Diskriminierung** kleiner Nachfrage, da mit den Kontingent von 15% ein großer Trassennachfrage zielgerichtet auf Engpassabschnitten Bedarfstrassen zum Sperren weiterer Nachfrager einsetzen kann, ohne dort überhaupt entsprechende Züge zu fahren. Daher unterstützen die Zugangsberechtigten die BNetzA in den bereits formulierten Bedenken gegen das System der Bedarfstrassen.<sup>32</sup> Die Zugangsberechtigten schlagen vor, dass die Bedarfstrassen grundsätzlich mit Bezug auf einen bestimmten Hauptlauf (Strecke) angemeldet werden müssen und eine bestimmte Mindestabnahme (z.B. durch regelmäßiges Verkehren) zu gewährleisten ist.

**j) Nebenleistung**

Nach Auffassung der Zugangsberechtigten gehört zu den **Pflichtleistungen** eines EIU auch die **Information über Standort und Verspätung** von Zügen, da nur so überhaupt die EVU die Leistungserbringung durch das EIU nachverfolgen können. Anlage 1 Nr. 1 lit. c und d EiBV bestimmen daher auch als Pflichtleistung

- *die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen;*
- *alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.*

Vor diesem Hintergrund entspricht die Zuordnung der Leistungen „Leitsystem zur Netzdisposition Kunde“ (LeiDis NK) und „Lizenz zur Datenabnahme“ unter Nr. 6.4 SNB 2010 zu den Zusatzleistungen nicht den gesetzlichen Vorgaben.

---

<sup>32</sup> Bescheid vom 20. November 2006, S. 76.

Weiterhin merken die Zugangsberechtigten an, dass **Trassengrafiken** (Bildfahrplan) bereits Voraussetzung für eine wirksame Stellungnahmemöglichkeit zum Netzfahrplan und den angebotenen Trassen ist. Die BNetzA hat zu Recht angeregt<sup>33</sup>, dass dem Trassenangebot insgesamt verständliche Übersichten, wie z.B. ein Bildfahrplan beigelegt werden sollten. Daher ist eine Zuordnung zu den Nebenleistungen (Nr. 6.4 SNB 2010) - wohl gemeint für spätere Anforderungen - nicht unbedingt sinnvoll.

**k) Neben-/Zusatzleistung, Fahrstrom**

Die Zugangsberechtigten teilen die Auffassung der BNetzA<sup>34</sup>, dass auch die Entgeltgrundsätze der Neben- und Zusatzleistungen auszuführen sind.

**7. Entgelthöhen**

**a) Preislisten als Bestandteil der 2010**

Die BNetzA ist der Auffassung<sup>35</sup>, dass die SNB die Entgelthöhen nicht enthalten brauchen. Diese Auffassung entwertet zum einen die Wirksamkeit der SNB, da in Folge dessen die Zugangsberechtigten keine hinreichenden Informationen über den Netzzugang vorfinden, wenn die zentralen Informationen über den Preis der Leistung nicht vorliegen.

Zum anderen entspricht dies nach Überzeugung der Zugangsberechtigten auch nicht der Gesetzeslage. Zwar sieht § 4 Abs. 2 Satz 2 EiBV vor, dass die Preise jeweils gesondert bekannt gegeben werden, jedoch entspricht dies nicht dem höherrangigen EG-Recht und dem höherrangigen AEG. Daher ist § 4 Abs. 2 Satz 2 und 21 Abs. 7 EiBV insoweit nichtig. Entsprechend Anhang 2 Nr. 2 RL 2001/14 **enthalten die SNB auch die Tarife** für die Nutzung der Schienenwege. Auch § 14d Nr. 6 AEG spricht eindeutig davon, dass die SNB einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen aufzustellen sind. Die §§ 14d Nr. 5 und 14e Abs. 3 Nr.

---

<sup>33</sup> Bescheid vom 20. November 2006, S. 60.

<sup>34</sup> Bescheid vom 20. November 2006, S. 14.

<sup>35</sup> Bescheid vom 20. November 2006, S.15, 79. Hier wird sogar die Forderung aufgestellt, dass die SNB auf die „Liste der Entgelte“ (Nr. 7.1.4.1 SNB 2008) gar nicht verweisen dürften.

2 AEG gehen ebenfalls davon aus, dass die SNB die jeweiligen Preise der Fahrwegsbenutzung enthalten. Nur so können gemäß Erwägungsgrund (5) RL 2001/14/EG die Zugangsberechtigten im Rahmen der SNB alle relevanten Informationen für den Netzzugang erreichen. Es steht außer Frage, dass der maßgebliche Preis für die Streckennutzung ein, wenn nicht sogar das entscheidende Kriterium ist, um zu klären ob eine Trassennachfragemöglichkeit besteht. Mit der Integration in die SNB würde auch erreicht, dass die Preisinformationen frühzeitig, d.h. im September des Vorjahres vorliegen und nicht wie bislang erst wenige Tage vor Trassenanmeldeschluss.

**b) Kontrolle der Preishöhen**

Eine wirksame Kontrolle der Preishöhen, insbesondere auch des Verbots von Quersubventionen zu Gunsten der Transportgesellschaften, aber auch des Gebots der verursachungsgerechten Anlastung auf die Verkehrsarten entsprechend § 14 Abs. 4 AEG ist nur dann zu leisten, wenn die SNB vollständig die Erwägungen und Berechnungen zur Preisbildung wiedergeben. Die Entgeltgrundsätze dienen damit einerseits der Offenlegung der Erwägungen und Kostenstruktur der EIU gegenüber den Zugangsberechtigten und geben ihnen damit ein besseres Verständnis der Kostenentstehung und Umlegung auf einzelne Preise. Andererseits sind die Entgeltgrundsätze Grundlage für eine wirkungsvolle Preisüberwachung, die gleich aus zwei Gründen notwendig ist:

- als Monopolanbieter müssen die EIU auf mögliche Preismissbräuche (überhöhte Preise) überprüft werden,
- als integrierter Betreiber muss v.a. der DB-Konzern nachweisen, dass keine Quersubvention aus dem Infrastrukturbereich in die Transportgesellschaften erfolgt.

Daher müssen die Entgeltgrundsätze vollständig und lückenlos die hierzu notwendigen Grundlagen wiedergeben.

## 8. Anreizsystem

Das ursprünglich von der DB Netz konzipierte „Anreizsystem zur Verringerung von Störungen“ ist von der DB Netz zwischenzeitlich ausgesetzt worden, um mit den Zugangsberechtigten in Gespräche über Erneuerung und Verbesserung des Anreizsystems zu treten. Die Zugangsberechtigten begrüßen dies und erwarten sich von den Gesprächen die Entwicklung eines verbesserten, Störungen nachhaltig reduzierendes und die Leistungsfähigkeit nachhaltig förderndes, fairen und plausibles Anreizsystems. Vor diesem Hintergrund, aber auch um ohne Belastungen in die Gespräche einzutreten, wird an dieser Stelle auf eine Stellungnahme zu dem alten, nicht wieder anzuwendenden Anreizsystem verzichtet. Wir verweisen insoweit auf die Stellungnahme in der „Gemeinsamen Position der Verbände“ aus August 2007.

Der faktischen Aussetzung des bisherigen Anreizsystems sollte allerdings auch die formelle Herausnahme aus dem Text der SNB 2010 folgen. Nur so kann die DB Netz klar zu erkennen geben, dass sie das Anreizsystem in seiner bisherigen Fassung endgültig aufgibt. Zudem haben nur durch eine auch formelle Aufgabe des bisherigen Anreizsystems die Zugangsberechtigten die Rechtssicherheit, dass das bisherige Anreizsystem auch tatsächlich nicht mehr scharf geschaltet wird. Die Zugangsberechtigten weisen darauf hin, dass die Eilentscheidung des Landgerichts Frankfurt/Main, mit dem Gericht die Anwendung wesentlicher Klauseln des Anreizsystems wegen Verstoßes gegen das AGB-Recht untersagt hatte (Urteil vom 16. November 2007, Az: 2-2 O 251/07) von dem Oberlandesgericht Frankfurt/Main lediglich aus formellen Gründen (fehlende Eilbedürftigkeit für den vorläufigen Rechtsschutz) aufgehoben worden ist, dass aber – sollte die DB Netz wider Erwarten an dem Anreizsystem in dieser Form festhalten – die AGB-rechtlichen Verstöße, die das Landgericht zutreffend festgestellt hat, jederzeit im Wege einer Hauptsacheklage geltend gemacht werden können.

Von den Gesprächen mit DB Netz erwarten sich die Zugangsberechtigten ein Anreizsystem, das mindestens die folgenden Kriterien erfüllt:

- Die charakteristischen Spezifika der verschiedenen Verkehrsarten sind zu berücksichtigen. Dazu kann etwa gehören, dass im Personenverkehr die Einhaltung von Abfahrtszeiten und Anschlüssen an den Bahnhöfen von großer

Bedeutung ist, während im Güterverkehr die Gesamttransportzeit sowie ggf. die Ankunftspünktlichkeit im Vordergrund steht.

- Die Zuweisung von Verantwortungen und entsprechende Sanktionen im Anreizsystem müssen symmetrisch sein. Insbesondere muss auch der Netzbetreiber für Unzulänglichkeiten des Schienennetzes voll in die Verantwortung genommen werden. Dies war bei dem bisherigen Anreizsystem nicht durchgehend gewährleistet.
- Es ist zu prüfen, ob in das Anreizsystem ergänzend auch Regelungsmechanismen zur Minderung und zum pauschalierten Schadensersatz aufgenommen werden sollten, um ein möglichst geschlossenes System auch für den Ausgleich von finanziellen Nachteilen bei Störungen auf dem Schienennetz zu bieten.
- Es ist sicher zu stellen, dass das Anreizsystem für beide Seiten (Netznutzer und Netzbetreiber) effektiv Anreize setzt, Störungen im Netz zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu steigern.
- Die Ausgestaltung des Anreizsystems muss unbürokratisch sein. Sie muss zudem neutral und objektiv sein.
- Die im Rahmen des Anreizsystems jeweils relevanten Daten sowie etwaige Ursachenzuordnungen müssen in einem transparenten und unparteiischem Verfahren ermittelt werden.

## **9. Minderung nicht gesetzeskonform**

### **a) Leerlaufen der Minderung**

Zunächst ist zu beanstanden, dass sich die DB Netz im Rahmen der Minderung - gesetzeswidrig - Minderungsschwellen (Nr. 6.2.3.7 SNB 2010) vorbehält und der vertragsgemäße Gebrauch aufgrund unzureichender Infrastrukturbeschreibung nicht hinreichend geregelt ist, so dass das Minderungsrecht insgesamt weitgehend ins Leere läuft (siehe dazu bereits oben, C.1.)

### **b) Anrechnen der Anreize**

Die Anrechnung einer Anreizsystem-Malus-Zahlung der DB Netz auf eine etwaige Minderung (Nr. 8.1.8.5) ist zu beanstanden. Denn die Minderung ist ein eigenständi-

ges Rechtsinstitut<sup>36</sup> und steht eisenbahnrechtlich neben der Minderung, auch wenn es wirtschaftlich oft vergleichbare Sachverhalte betreffen wird. Der wesentliche Unterschied liegt darin, dass ein Anreizsystem ein vereinfachtes, praktikables Bonus/Malus-System ist, welches der Justierung einer dauerhaften Leistungsbeziehung dient. Die Minderung bildet dagegen im Verhältnis Leistender zu Empfänger das Korrelat zur empfangenden Leistung.<sup>37</sup>

## 10. Schadensersatzregelungen nicht gesetzeskonform

Die in Nr. 8.4.7.4 i.V.m. Nr. 8.5.2 und 8.1.8, sowie Nr. 6.2.3.8 und 6.2.3.9 SNB 2010 vorgesehenen Regelungen **ergeben in ihrer Gesamtheit** einen **Ausschluss von Schadensersatzansprüchen** bei planmäßiger oder unplanmäßiger unzureichender Vertragserfüllung durch die DB Netz. Dieser Gesamtausschluss entspricht nicht dem gesetzlichen Leitbild

- zum einen ist nach Leitbild des Rechts der allgemeinen Geschäftsbedingungen ein Ausschluss von Schadensersatzansprüchen nur für leichte Fahrlässigkeit, nicht aber für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit möglich
- zum anderen verlangt Anlage 2 Nr. 2 EiBV die Regelung über Vertragsstrafen bei von einer Partei zu vertretenden Betriebsstörungen. Damit machen die Regelung in der EiBV deutlich, dass das gesetzlich vorgesehene Minderungsrecht alleine nicht als ausreichend angesehen wird.

Unabhängig davon ist die Leistung des Schadensersatzes bei unzureichender, verschuldeter Vertragserfüllung ein Grundpfeiler unserer Zivilrechtsordnung und gewährleistet das System der Vertragsfreiheit einerseits und der Vertragsverlässlichkeit andererseits.

Bei einer **Nachbesserung der Schadensersatzregelungen** wird nach Ansicht der Zugangsberechtigten auch zu beachten sein, dass ein Ausschluss von Schadenser-

---

<sup>36</sup> So auch OVG Münster, Beschluss vom 26.03.2007, Az. 13 B 2592/06, Rn. 21.

<sup>37</sup> Diesen Unterschied verkennt OVG Münster, Beschluss vom 26.03.2007, Az. 13 B 2592/06, Rn. 22. Es geht gerade nicht um eine doppelte Sanktion ein und desselben Sachverhalts.

satzansprüchen bei umfangreicheren Baumaßnahmen nicht per se in Betracht kommen kann. Vielmehr müssen die Baumaßnahmen den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen. D.h. planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen müssen bereits bei der Aufstellung des Netzfahrplans berücksichtigt werden. Zudem müssen bei nicht planbaren Baustellen auch die Interessen der Zugangsberechtigten beachtet werden. Kommt es zu einer Verletzung dieser Rechte der Zugangsberechtigten, was derzeit häufig der Fall ist, so begründet diese Vertragsverletzung durch die DB Netz einen Schadensersatzanspruch für alle hieraus entstehenden Schäden des EVU, z.B. Mehrkosten für Personal (Arbeitszeitverlängerungen), Kosten für zusätzliche Umläufe, erhöhten Energiebedarf, Vertragsstrafen und Mali gegenüber Kunden.

Ebenfalls nicht dem gesetzlichen Leitbild entspricht die fehlende Exkulpationsmöglichkeit bei unbekannter Schadensverursachung nach Nr. 8.6.2 SNB 2010. Eine Haftung für Schadensersatzansprüche kann immer nur bei nachgewiesenen oder zumindest naheliegenden Verschulden in Frage kommen. Soweit ein fehlendes Verschulden nachweisbar ist, kann eine gegenüber einem Dritten unbekannte Schadensverursachung nicht dazu führen, dass zwingend auch das beteiligte EVU in Anspruch genommen wird.



## **Anlage**

### **Liste der Zugangsberechtigten**

#### Mitglieder Netzwerk Privatbahnen e.V.

AERS Rail Services Deutschland GmbH  
boxXpress.de GmbH  
CaRL Entwicklungsgesellschaft mbH  
CTL Logistics GMBH  
Crossrail Benelux N.V., Belgien  
duisport rail GmbH  
D&D Eisenbahngesellschaft mbH  
EKO Transportgesellschaft mbH  
Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH  
ERS Railways B.V., Niederlande  
FLOYD ZRT., Ungarn  
Havelländische Eisenbahn AG  
InfraLeuna Infrastruktur und Service GmbH  
LTE Logistik und Transport GmbH, Österreich  
Mittelweserbahn GmbH  
Nordbayerische Eisenbahn GmbH  
Eisenb. Bau- u. BetrGes. Pressnitztalbahn mbH  
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH  
Regental Bahnbetriebs-GmbH (regental cargo)  
Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH  
RTS Rail Transport Service GmbH  
Rent a Rail AG  
TX Logistik AG  
Westfälische Almetalbahn GmbH

#### Mitglieder Mofair - mobil und fair e.V.

Abellio GmbH  
Prignitzer Eisenbahn GmbH  
trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH  
FirstGroup Deutschland GmbH