Bundesnetzagentur

Tätigkeitsbericht
Eisenbahnen 2015

Tätigkeitsbericht 2015 Eisenbahnen

Bericht gemäß § 14b Abs. 4 Allgemeines Eisenbahngesetz

Stand: April 2016

**Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen**

Referat Ökonomische Grundsätze

der Eisenbahnregulierung,

Marktbeobachtung, Statistik

Tulpenfeld 4
53113 Bonn
Tel.: +49 228 14-0
Fax: +49 228 14-8872
E-Mail: info@bnetza.de

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

eine zentrale Aufgabe der Bundesnetzagentur stellt die Überwachung der Einhaltung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, insbesondere bei der Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen und hinsichtlich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, sowie über die Diskriminierungsfreiheit von Nutzungsentgelten dar. Hierzu zählt gleichermaßen die Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Entgeltbildungsgrundsätze und der Entgelthöhen. In Wahrnehmung ihrer Funktion als Regulierungsbehörde ergab sich auch im Berichtszeitraum wieder ein weites Aufgabenspektrum für die Bundesnetzagentur. Besonders hervorzuheben ist das Thema der Sylt-Verkehre, da durch den geplanten Markteintritt eines zweiten Anbieters Fragen und Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Vergabe der knappen Schienenwegkapazitäten zu klären waren.

Der Bundesnetzagentur ist es erneut gelungen, durch ihre Entscheidungen und Aktivitäten für verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen zu sorgen. Wichtiger als in den Vorjahren werden betriebliche und technische Netzzugangsprobleme. Insbesondere bei letzteren gibt es erheblichen Abstimmungsbedarf mit anderen Institutionen, Verbänden und den Nutzern. Als Beispiel hierfür möchte ich hier auf die Gründung des Arbeitskreises "Fahren und Bauen" eingehen. Im Rahmen von vier Sitzungen im Berichtszeitraum wurden in diesem Gremium zahlreiche Problembereiche identifiziert und von allen Beteiligten diskutiert.

Ein weiterer Erfolg kann mit dem Abschluss der Entgeltprüfung des Trassenpreissystems 2011 der DB Netz AG verzeichnet werden. Die Bundesnetzagentur hat diese Prüfung mit der Feststellung abgeschlossen, dass die Entgelte den eisenbahnrechtlichen Vorgaben entsprechen. Die lange Verfahrensdauer hat aber auch gezeigt, wie komplex die finanziellen Strukturen beim größten deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind. Die DB Netz AG wurde verpflichtet, in zahlreichen Punkten für mehr Transparenz zu sorgen. Nur dann werden sich Kostenprüfungen künftig in einem deutlich kürzeren Zeitraum durchführen und die durch das geplante Eisenbahnregulierungsgesetz vorgesehenen Fristen einhalten lassen.

Nicht alle Zugangsprobleme können auf außergerichtlichem Wege geklärt werden. Im vergangenen Jahr wurden unter anderem Verfahren zu Rahmenverträgen der Sylt-Verkehre, zur Verlader- und zur 20-Stundenregelung von den Gerichten entschieden.

Als Grundlage für ihre Regulierungstätigkeit führt die Bundesnetzagentur jährlich eine Markterhebung durch. Die Auswertung der Daten zum Geschäftsjahr 2014 zeigt, dass sich die positive Entwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt mit einem leicht gestiegenen Umsatz von rund 19,0 Mrd. Euro im Jahr 2014 fortsetzen konnte. Den Wettbewerbern gelang es, ihren Anteil am kumulierten Umsatz weiter auf 19 Prozent zu steigern. Allerdings ist der Wettbewerb weiterhin in den verschiedenen Verkehrsdiensten sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Abschließend möchte ich auch die internationale Zusammenarbeit erwähnen, deren hoher Stellenwert sich im Jahr 2015 nicht minderte. Die Bundesnetzagentur tauschte Regulierungserfahrungen nicht nur bilateral und im neuen Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden aus, sondern unterstützte auch die EU-Kommission bei der Vorbereitung von Durchführungsrechtsakten zur Richtlinie 2012/34/EU. Die vor vier

Jahren gegründete Gruppe unabhängiger Eisenbahnregulierer (IRG-Rail) zählt bereits 26 Mitglieder. Sie ist damit inzwischen bei den Gesetzgebungsorganen ein anerkannter Gesprächspartner.

Die Richtlinie 2012/34/EU wird gegenwärtig in deutsches Recht umgesetzt. Im Jahr 2015 wurden hierzu lange Diskussionen geführt, in denen die Bundesnetzagentur ihr Expertenwissen einbringen konnte. Es ist klar, dass Regulierung in einem Sektor, der in hohem Maße von öffentlichen Zuwendungen abhängig ist, nicht ganz einfach gestaltet sein kann.

Jochen Homann
Präsident der Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 3

Inhaltsverzeichnis 5

I MARKTENTWICKLUNG 9

A Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors 10

1. Gesamtwirtschaftliches Marktumfeld 10
2. Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt 10
3. Entwicklung der Verkehrsleistung 12
4. Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt 14

B Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt 15

C Entwicklungen im Eisenbahninfrastrukturmarkt 18

1. Marktumfeld der Betreiber der Schienenwege 18
2. Marktumfeld der Betreiber von/der Serviceeinrichtungen 20

D Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise 22

1. Bedeutung der Infrastrukturnutzungsentgelte 22
2. Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte 23
3. Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte 24
4. Höhe und Entwicklung der Bahnstrompreise 25
5. Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme 28
6. Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen 29
7. Entwicklung der Endkundenpreise 32

E Eisenbahnrechtliche Vorschriften 34

1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen 34
2. Entgeltlisten 35
3. Mitteilungen nach § 14d AEG 36

II TÄTIGKEITEN 37

A Marktbeobachtung 38

1. Grundlagen der Marktbeobachtung 38
2. Durchführung der Marktbeobachtung 38
3. Vorgehen bei der Studie zur Untersuchung des Wettbewerbs auf den Märkten für Wartungseinrichtungen 39

B Zugang zu Schienenwegen 40

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Schienenwegen 40

2. Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen 40

3. Weitere Verfahren 40
3.1 Arbeitskreis Fahren und Bauen 40
3.2 Arbeitskreis Dispositionsrichtlinie 41
3.3 Sylt-Verkehre 41
3.4 Überlastung von Schienenwegen 42
3.5 Zugang für den Fernverkehr zu Netzen des Regionalverkehrs trotz fehlender Sicherheitsgenehmigung 43

C Zugang zu Serviceeinrichtungen 45

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Serviceeinrichtungen 45

2. Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen 45
2.1 Bremische Hafeneisenbahn und BLG Autoterminal Bremerhaven 45
2.2 NBS der DB Netz AG 46
2.3 Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG 47

3. Weitere Verfahren 48
3.1 Regelungen für die Zu- und Abführung von Kfz zu den Autozug-Verladerampen in Niebüll und Westerland 48
3.2 Prüfung von Zugangsentscheidungen/Nutzungskonflikte in Serviceeinrichtungen 49

4. Sonstige Aktivitäten 50
4.1 Ticketverkauf in Bahnhofsgeschäften 50

D Prüfung von Entgelten 51

1. Überblick über die Aktivitäten der Entgeltregulierung 51

2. Entgeltprüfungen im Einzelnen 52
2.1 DB Netz AG – Trassenpreissystem 2011-Bescheid 52
2.2 DB Netz AG – Geplantes neues Trassenpreissystem 52
2.3 Hamburg Port Authority – Bescheid zu Ladestellenbezirksfahrten 53

3. Weitere Verfahren 54
3.1 DB Station&Service AG- Aktualisierung Stationspreisliste 54
3.2 Beschwerde über Nutzungsentgelte für GSM-R-Nebenleistungen 54
3.3 Beschwerdeverfahren Zossenrail 55
3.4 Abschluss des Verfahrens mit EWG Husum 56

4. Sonstige Aktivitäten 57
4.1 Entgeltlistenaktion (Befreiungen) 57

E Ausgewählte gerichtliche Verfahren 58

1. Rahmenverträge Sylt 58

2. Gelegenheitsverkehr RDC 58

3. Fortbestand einer Ausnahmeregelung zur EBO für überbreite Schlafwagen 59

4. Entscheidung des VG Köln zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals 60

5. Entscheidung des BVerwG zum Zugangsrecht der Verlader 60

6. Entscheidung des BVerwG zum Zugangsrecht der Verlader- und zur 20-Stunden-Regelung 61

7. DB Station&Service AG ./. BRD - Einzelfallkorrektur von Stationspreisen 62

F Internationale Zusammenarbeit 63

1. Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer 63
1.1 Arbeitsgruppe "Zugangsfragen" und Unterarbeitsgruppe "Zugang zu Serviceeinrichtungen" 64
1.2 Arbeitsgruppe "Marktbeobachtung" 65
1.3 Arbeitsgruppe "Legislativvorschläge" 66

1.4 Arbeitsgruppe "Entgelte" und Unterarbeitsgruppe "Entgelte Serviceeinrichtungen" 67
2. Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden 67
3. Bilaterale Zusammenarbeit 68
4. Einrichtung europäischer Schienengüterverkehrskorridore 68

III ROLLE UND ORGANISATION DER BUNDESNETZAGENTUR, AUSBLICK 70

A Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur 71

1. Aufgaben und Struktur der Bundesnetzagentur 71
2. Aufbau Eisenbahnregulierung 71
3. Eisenbahninfrastrukturbeirat 73

B Ausblick 2016 74

1. Rechtliche Grundsatzfragen 74
1.1 Umsetzung Recast / neues Eisenbahnregulierungsrecht 74
1.2 Wartungseinrichtungen 74
2. Zugangsregulierung 75
2.1 Umfang des Zugangsrechts in Serviceeinrichtungen 75
2.2 Harmonisierung Kapazitätsvergabe auf Schienenwegen/in Serviceeinrichtungen 75
2.3 Weiterentwicklung Güterverkehrskorridore – Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden 76
2.4 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes 76
2.5 Baumaßnahmen auf Schienenwegen – Weiterentwicklung von Regelungen 77
3. Entgeltregulierung 77
3.1 Umsetzung der Entgeltvorgaben aus dem geplanten Eisenbahnregulierungsgesetz 77
3.2 Entgeltlistenaktion Top 10 – Unternehmen 78
3.3 Stationspreishöhen der DB Station&Service AG 78
4. Internationale Aufgaben 78
4.1 Independent Regulators' Group – Rail 78
4.2 Europäisches Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden 79
4.3 Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission 79
4.4 Europäischer Rechtsrahmen 80

ZUSAMMENFASSUNG 81

Teil I Marktentwicklung 82
Teil II Tätigkeiten 83
Teil III Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur 85

VERZEICHNISSE 87

Abbildungsverzeichnis 88

Abkürzungsverzeichnis 90

Impressum 95

I Marktentwicklung

Nach dem Einbruch im Jahr 2012 erholte sich die Wirtschaft in den Folgejahren wieder. Die Jahre 2013 bis 2014 sind insgesamt von einem geringen Wirtschaftswachstum geprägt. Der Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt stieg im Zeitraum von 2013 bis 2014 leicht um 1,6 Prozent auf 19,0 Mrd. Euro. Den gestiegenen Umsätzen stehen überwiegend stabile Verkehrsleistungen gegenüber.

Der Anteil der Wettbewerber am Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt ist wie in den vergangenen Jahren leicht gestiegen.

Die Entgelte zur Nutzung der Infrastruktur sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiter gestiegen.

A Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors

1. Gesamtwirtschaftliches Marktumfeld

Nach dem Wachstumsrückgang von 3,7 Prozent im Jahr 2011 auf 0,3 Prozent im Jahr 2013 verzeichnete die deutsche Wirtschaft in den Folgejahren wieder ein höheres Wirtschaftswachstum. Das reale Bruttoinlandsprodukt lag im Jahr 2014 um 1,6 Prozent höher als im Vorjahr.

In den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU-28) schwächte sich in den Jahren 2010 bis 2012 die Wirtschaftsleistung ebenfalls ab und ging im Jahr 2012 sogar um 0,5 Prozent zurück. Ab dem Jahr 2013 ist wieder eine Steigerung zu erkennen. Im Jahr 2015 ist das reale Bruttoinlandsprodukt der 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union mit 1,9 Prozent gestiegen.

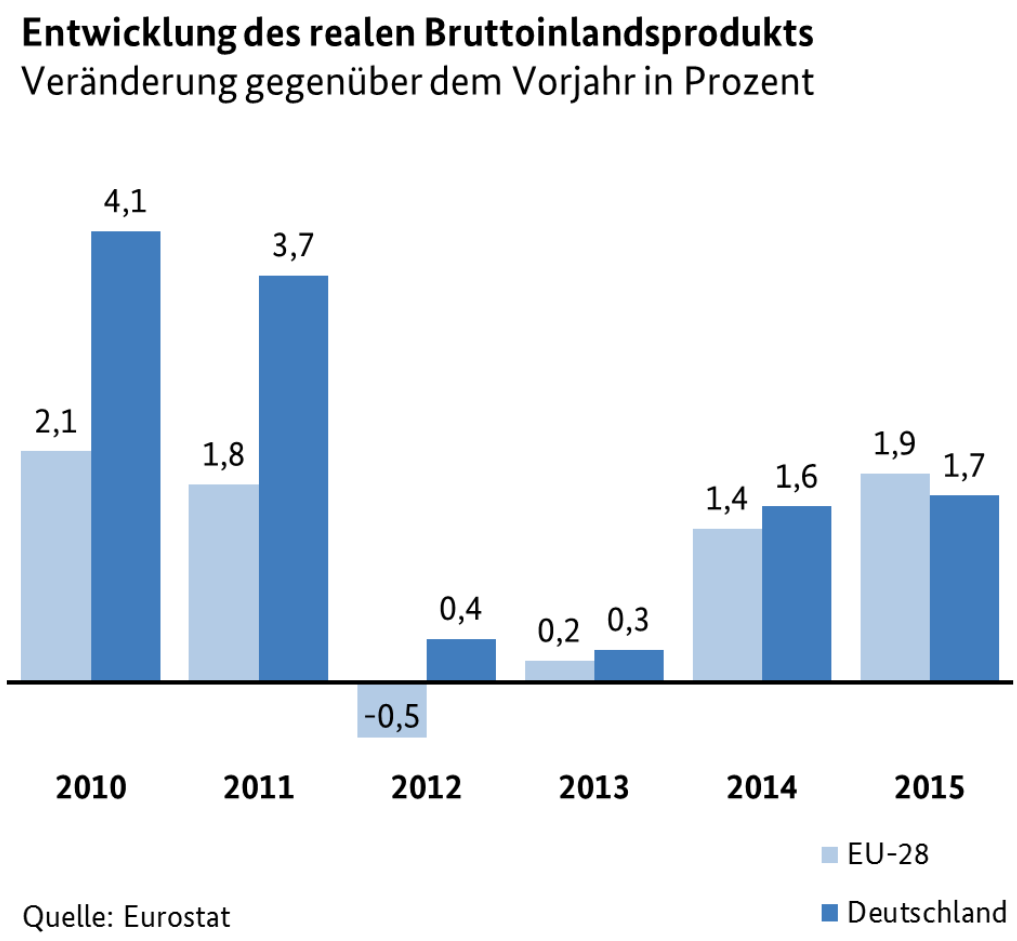

Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts

2. Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt

Der Gesamtumsatz im Eisenbahnmarkt ist nach dem Rückgang im Jahr 2009 stetig angewachsen. In Summe erzielten die EVU im Jahr 2014 einen Umsatz von 19,0 Mrd. Euro. Dabei stieg der Umsatz im Schienengüterverkehr von 4,8 auf 5,0 Mrd. Euro, während er im Schienenpersonenfernverkehr konstant bei

4,0 Mrd. Euro blieb. Im Schienenpersonennahverkehr erhöhte sich der Umsatz leicht von 9,9 auf 10,0 Mrd. Euro.

Im Zeitraum von 2010 bis 2014 wuchs der Umsatz des Eisenbahnverkehrsmarktes um rund elf Prozent. Aufgeteilt nach Verkehrsarten ergibt sich ein Umsatzwachstum für den Schienengüterverkehr von 16 Prozent, für den Schienenpersonenfernverkehr von etwas mehr als acht Prozent und für den Schienenpersonennahverkehr von zehn Prozent.

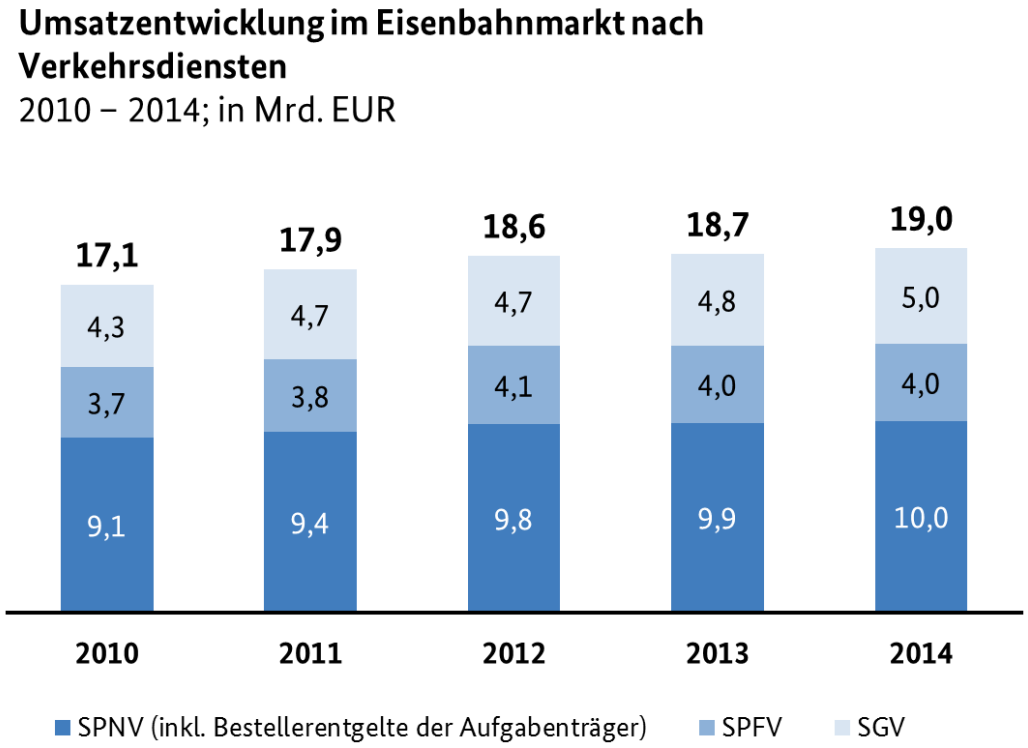

Abbildung 2: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt nach Verkehrsdiensten

Die wesentlichen Einnahmen der im Schienenpersonennahverkehr tätigen EVU stammen aus Markterlösen und öffentlichen Zuschüssen, welche aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes über die Aufgabenträger an die mit der Verkehrsdurchführung beauftragten EVU gezahlt werden. Die Zuschüsse bilden den größeren Anteil der Einnahmen. Ihr Anteil ist jedoch zurückgegangen: Von 59 Prozent im Jahr 2010 auf knapp 56 Prozent im Jahr 2014. Aus Markterlösen, d. h. hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten, werden somit etwas mehr als 44 Prozent der Einnahmen erzielt.

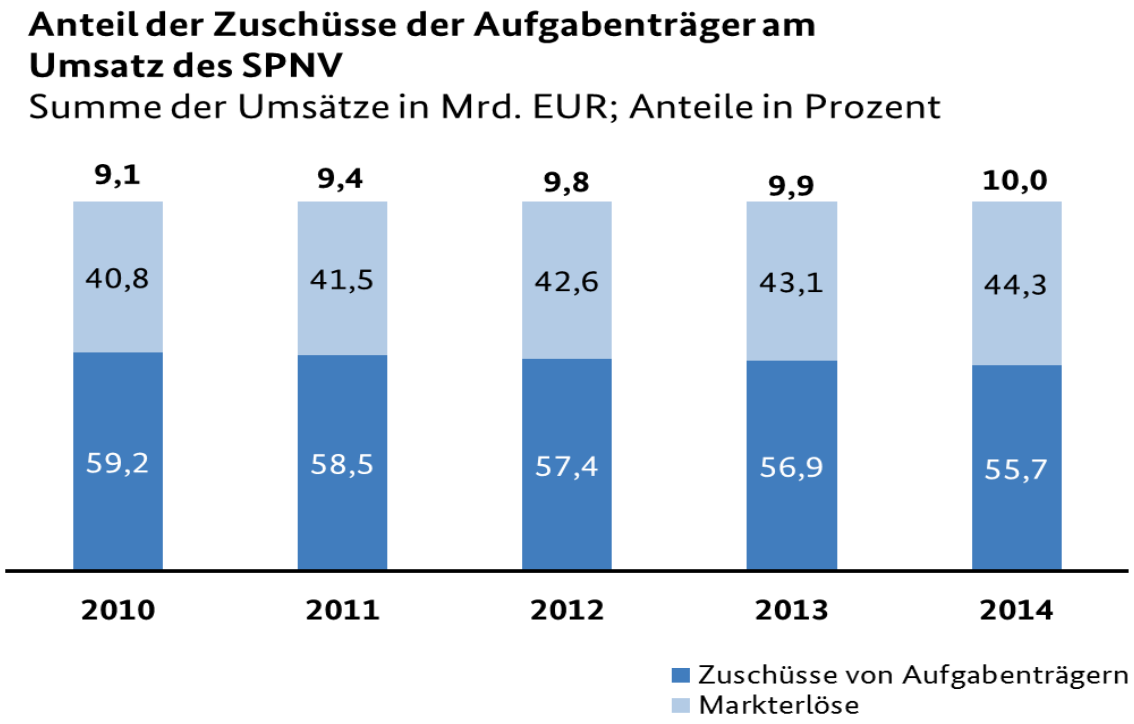

Abbildung 3: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

3. Entwicklung der Verkehrsleistung

Gegenüber dem Verkehrsaufkommen (Frachtmenge bzw. Fahrgastzahl) berücksichtigt die Verkehrsleistung zusätzlich deren mittlere Transport- bzw. Reiseweite. Im Schienenpersonennahverkehr stagnierte die Verkehrsleistung im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr zuvor bei 54 Mrd. Personenkilometern (Pkm). Die Zahl der Fahrgäste stieg im Vergleich zum Jahr 2013 um insgesamt vierzig Millionen von 2,53 Mrd. auf 2,57 Mrd. Fahrgäste. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung von etwas mehr als 1,5 Prozent.

Im Schienenpersonenfernverkehr verringerte sich die Verkehrsleistung leicht und liegt bei etwa 36 Mrd. Personenkilometern (Pkm). Die Zahl der Fahrgäste sank von 131 Mio. auf 129 Mio. Fahrgäste, was einer Minderung von etwa 1,5 Prozent entspricht.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erhöhte sich im Jahr 2014 leicht um etwa einen Prozent auf rund 114 Mrd. Tonnenkilometer (tkm). Die Beförderungsmenge stieg um etwa 1,5 Prozent von 380 Mio. auf 386 Mio. Tonnen (t).

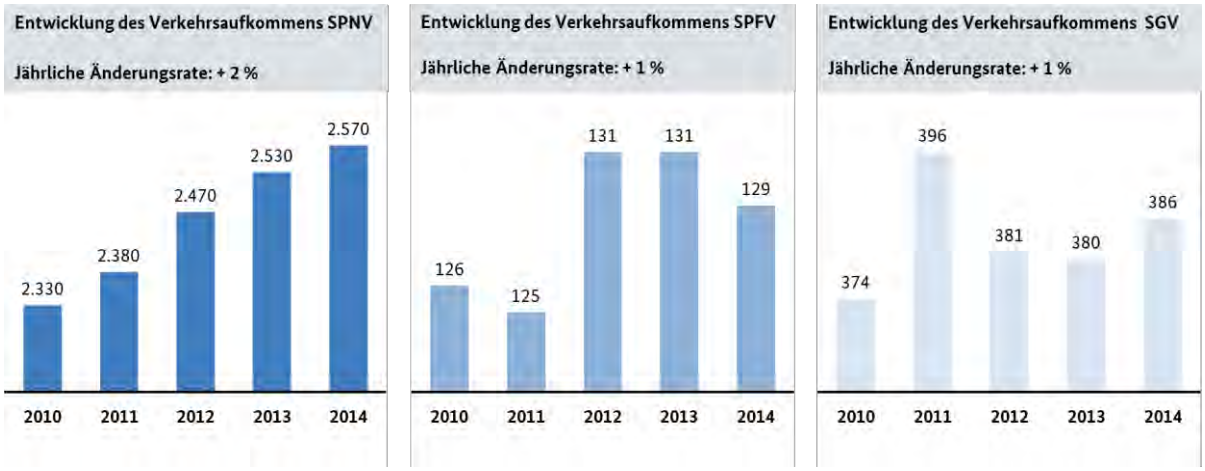

Abbildung 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

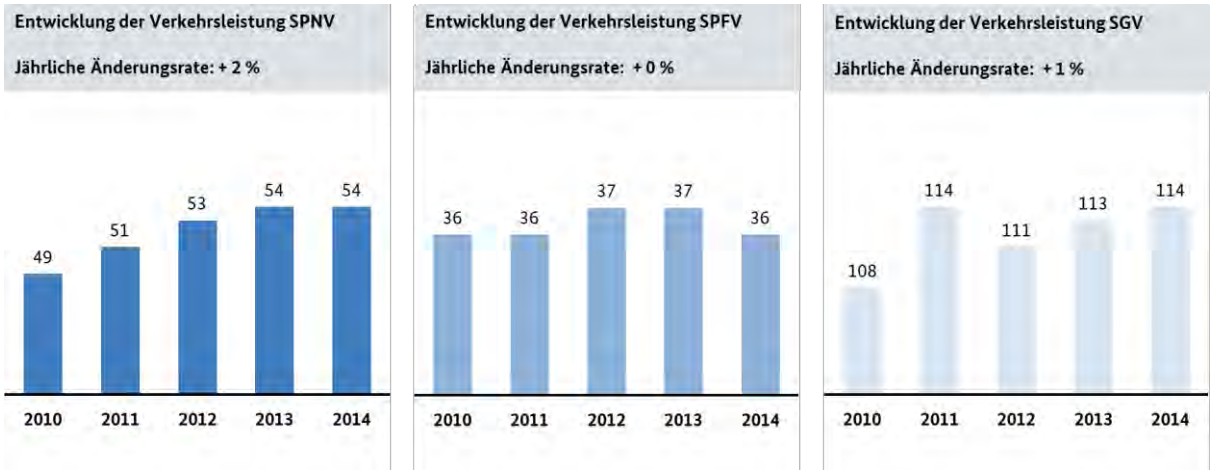

Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten

4. Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Im Rahmen der Marktuntersuchung im Eisenbahnbereich bereitet die Bundesnetzagentur neben öffentlich zur Verfügung stehenden Daten des Sektors die mittels Fragebogen ermittelten Daten auf. Hierzu gehören die Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors, zu denen unter anderem auch die Beschäftigungsentwicklung zählt. Diese Daten dienen dazu, ein möglichst umfassendes Bild des Gesamtmarktes zu erhalten, um spezifischere Entwicklungen des Marktes in einen Gesamtkontext einordnen zu können.

Im Eisenbahnmarkt waren im Jahr 2014 insgesamt rund 145.000 Vollzeitstellen besetzt. Die Anzahl der Vollzeitäquivalente im Eisenbahnmarkt hat sich im Berichtsjahr bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter erhöht. Von den Beschäftigten im Eisenbahnsektor waren mehr als 53 Prozent im Bereich der EVU und etwa 47 Prozent bei EIU tätig.

Nach Erreichen einer Talsohle um das Jahr 2010 haben die Eisenbahnunternehmen inzwischen in deutlichem Umfang Personal eingestellt. Die weitere Beschäftigungsentwicklung dürfte vor allem von der zukünftig erbrachten Betriebsleistung in den einzelnen Marktsegmenten abhängig sein.

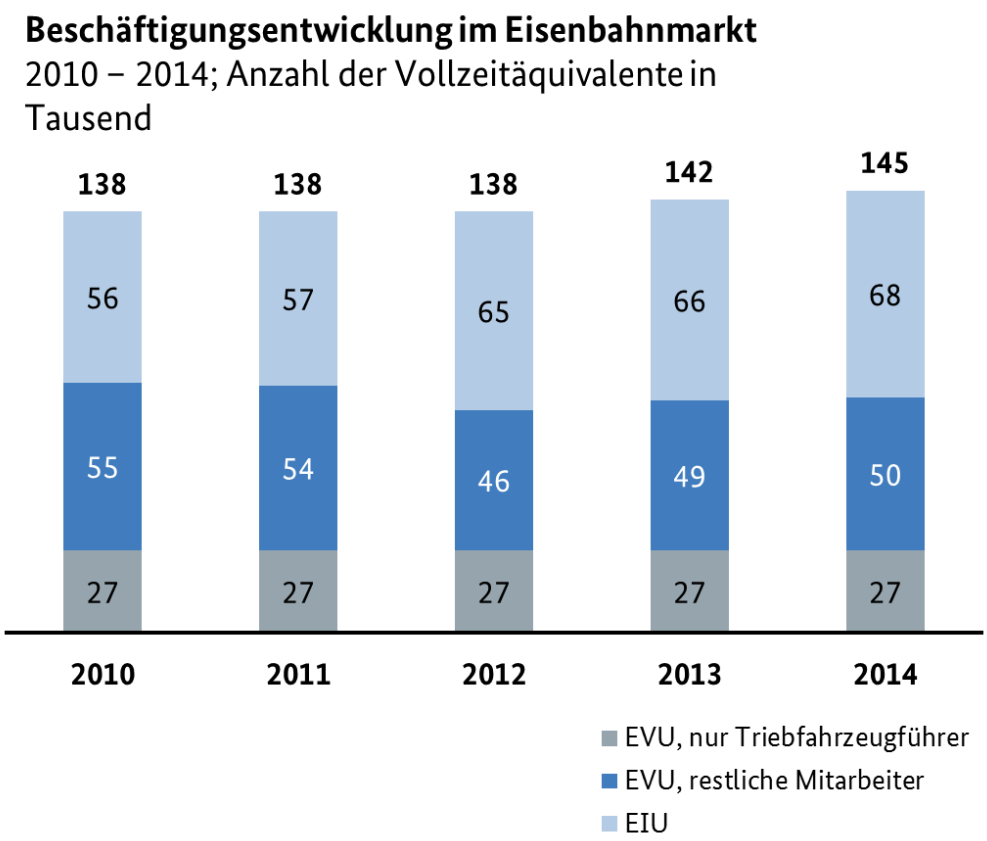

Abbildung 6: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

B Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Insgesamt verfügten laut Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Stand vom November 2015 insgesamt 448 EVU über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen. Davon haben rund 320 aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen.

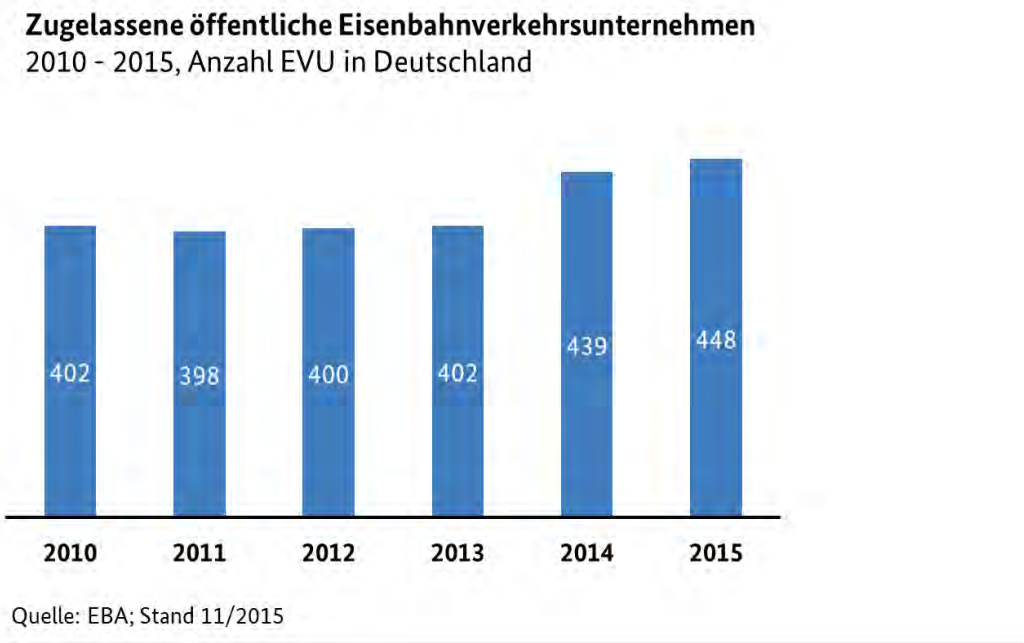

Abbildung 7: Entwicklung zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen

Am Gesamtumsatz im Eisenbahnmarkt von 19,0 Mrd. Euro entfielen 19 Prozent auf Wettbewerber der Deutschen Bahn AG. Der Anteil der Wettbewerber an den Gesamterlösen ist im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozent gestiegen. Im Jahr 2005 hatte der Anteil der Wettbewerber am Umsatz noch unter zehn Prozent betragen. Über einen Zeitraum von zehn Jahren haben die Wettbewerber ihren Anteil an den Gesamterlösen somit um rund zehn Prozent gesteigert.

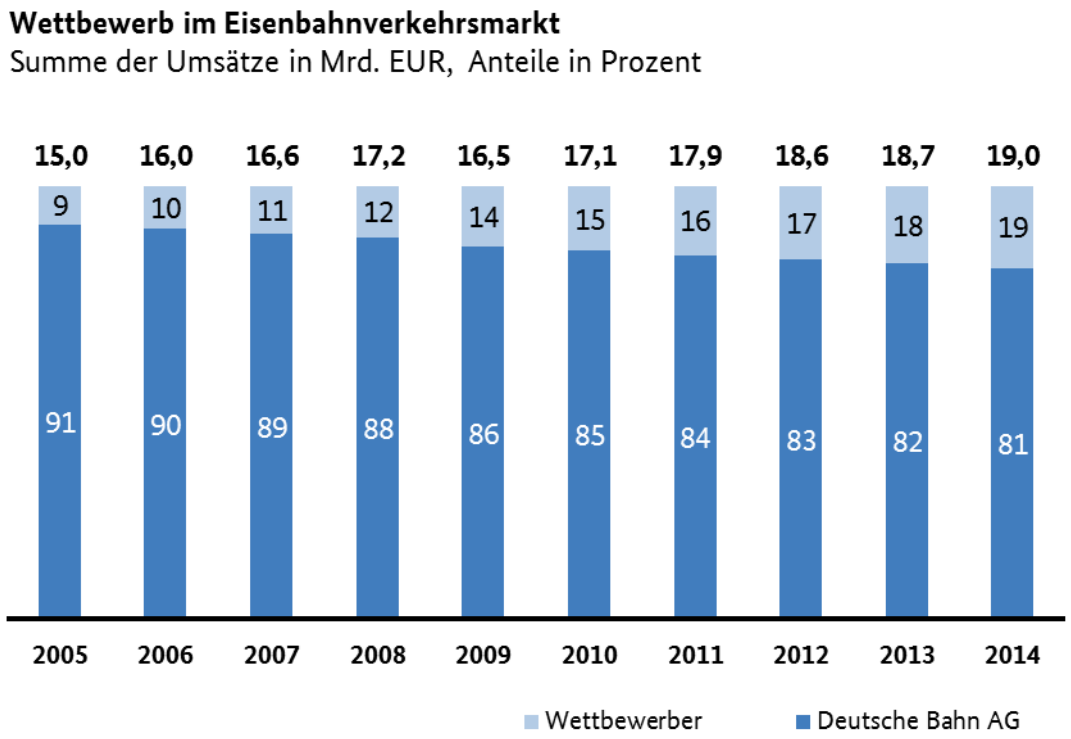

Abbildung 8: Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

Seit 2005 ist der Wettbewerberanteil damit zwar langsam, aber stetig gestiegen. Allerdings bietet sich bei den verschiedenen Verkehrsdiensten (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) ein unterschiedliches Bild der Anteile und Entwicklungen.

Im Schienengüterverkehr gewannen die Wettbewerber weitere Marktanteile hinzu und konnten einen leichten Zuwachs bei den erbrachten Verkehrsleistungen verbuchen. Der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung stieg um einen Prozent an. Das Marktgeschehen unter den Wettbewerbern konzentriert sich auf eine Reihe größerer Marktteilnehmer, die jedoch jeder für sich nur einen geringen Prozentsatz der Verkehrsleistung des Marktführers erreichen. 66 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt wurden von den Güterverkehrsunternehmen der DB AG (insbesondere DB Schenker Rail Deutschland AG) erbracht.

Im Schienenpersonenfernverkehr stagniert der Anteil der Wettbewerber weiterhin bei weniger als einem Prozent. Trotz des Markteintritts des Hamburg-Köln-Express (HKX) im Sommer 2012 bleibt ein nennenswerter Wettbewerb am Markt weiter aus. Einer der wenigen Wettbewerber, der Interconnex, stellte seinen Betrieb zum Ende des Jahres 2014 ein. Das Gros der Verkehrsleistung wurde auch im Jahr 2014 mit einem Anteil von mehr als 99 Prozent erneut durch die Unternehmen der DB AG erbracht. Inzwischen bietet im Binnenverkehr keiner der aktuellen Wettbewerber mehr eigenwirtschaftliche Zugfahrten an allen Wochentagen an.

Der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr lag im Jahr 2014 bei 19 Prozent und stagnierte gegenüber dem Vorjahr. In den letzten Jahren war hier eine Steigerung der Marktanteile der Wettbewerber zu beobachten. Die Ursachen der Steigerung der Wettbewerberanteile sind,

dass die Wettbewerber Ausschreibungen gewinnen und die Fahrgastnachfrage steigern. Aufgrund der Vielzahl bereits erfolgter und noch ausstehender Vergaben von Verkehrsverträgen ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren der Marktanteil der Wettbewerber wieder stärker steigen wird.

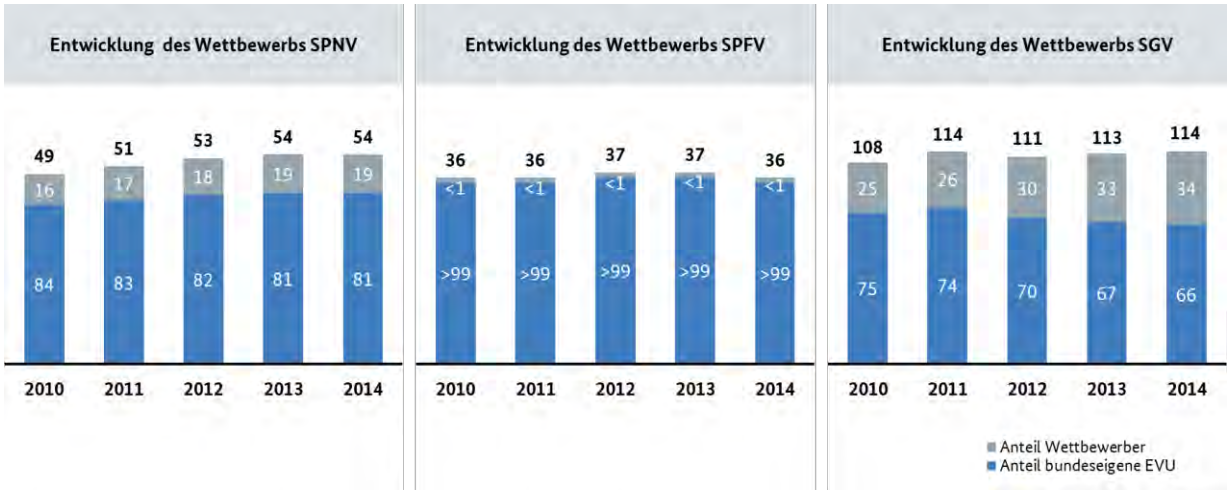

Abbildung 9: Entwicklung des Wettbewerbs nach Verkehrsarten

C Entwicklungen im Eisenbahninfrastrukturmarkt

1. Marktumfeld der Betreiber der Schienenwege

Betreiber öffentlicher Eisenbahninfrastruktur unterliegen der Regulierung durch die Bundesnetzagentur. Sie sind gesetzlich verpflichtet, Zugangsberechtigten Zugang zu ihrer Infrastruktur zu gewähren. Derzeit sind bei der Bundesnetzagentur rund 160 zugangsverpflichtete Betreiber der Schienenwege erfasst. Ein Großteil dieser EIU betreibt neben den Schienenwegen auch eigene Serviceeinrichtungen wie Abstellgleise oder Güterladestellen.

Die Marktstruktur ist im Bereich der Schienenwege stark monopolistisch geprägt. Im Regelfall besteht für den Zugangsberechtigten keine Möglichkeit, sein Fahrtziel über die Schienenwege eines anderen Betreibers der Schienenwege zu erreichen. Darüber hinaus ist eine ausgeprägte Marktkonzentration zu konstatieren. Die unter dem Konzerndach der Deutschen Bahn AG organisierten Betreiber der Schienenwege decken sowohl im Hinblick auf die erlösten Trassenentgelte als auch auf die erbrachte Betriebsleistung einen Marktanteil von knapp 98 Prozent ab, betreiben jedoch — gemessen an der Länge — nur rund 86 Prozent des deutschen Streckennetzes. Der Anteil der erbrachten Betriebsleistung auf öffentlicher nicht-bundeseigener Infrastruktur liegt bei lediglich etwas mehr als zwei Prozent.

Auf den öffentlich zugänglichen Schienenwegen sind im Jahr 2014 rund 1.064 Mio. Trassenkilometer zurückgelegt worden. Dies entspricht einer Steigerung von etwas mehr als einem halben Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit dem Jahr 2004 werden jährlich über eine Mrd. Trassenkilometer auf dem öffentlichen Eisenbahnnetz erbracht. Das deutsche Schienennetz weist damit eine weiterhin hohe und stabile Betriebsdichte auf. Jedoch wirken auf vielen Strecken infrastrukturell bedingte Kapazitätsgrenzen einer Ausweitung von Verkehren entgegen.

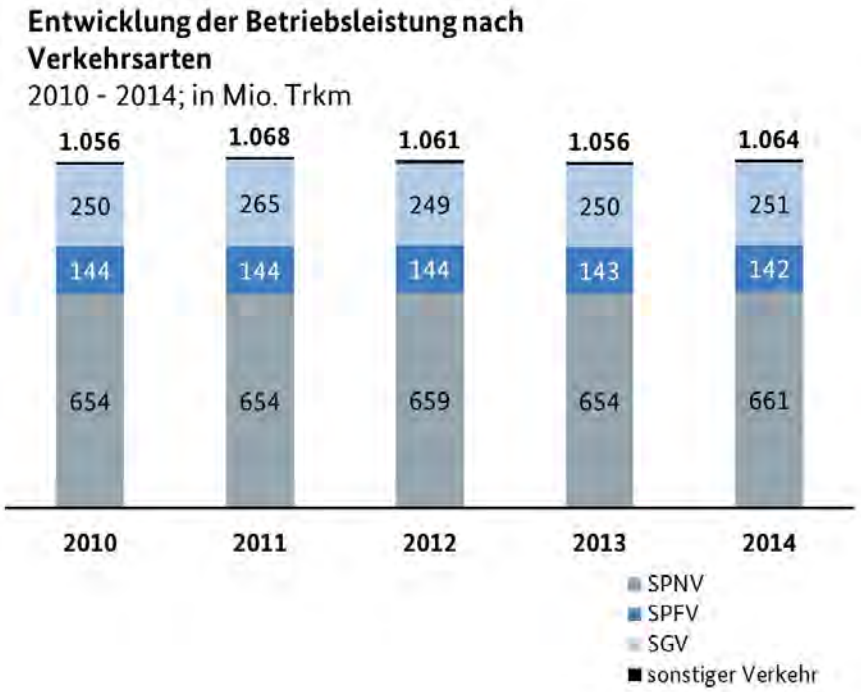

Abbildung 10: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsarten

Weiterhin wird ein Großteil des Verkehrs auf den Eisenbahninfrastrukturen von EVU durchgeführt, die mit dem Betreiber der jeweiligen Infrastruktur (EIU) gesellschaftsrechtlich verbunden sind. Der Anteil der Drittverkehre, also der Verkehre, bei denen EVU auf fremden Schienenwegen fahren, lag im Jahr 2014 bei rund 25 Prozent. Im Jahr 2010 betrug der Anteil der Drittverkehre noch rund 19 Prozent der gesamten Betriebsleistung.

Im Rahmen ihrer jährlich durchgeführten Markterhebung ermöglicht die Bundesnetzagentur den EVU, neben dem Zugang zu Schienenwegen weitere marktrelevante Aspekte aus Sicht ihres Unternehmens zu bewerten. In 2014 nutzten 275 EVU diese Möglichkeit und gaben insgesamt fast 5.000 einzelne Einschätzungen ab. Wie in den Vorjahren erfuhren im Bereich der Schienenwege sowohl Ausbau- und Erhaltungszustand des Schienennetzes die kritischsten Bewertungen. Mehr als ein Viertel der Unternehmen vergab hier die Noten „schlecht (4)“ oder „ungenügend (5)“. Die Baustellenplanung der EIU erfährt von Seiten der EVU weniger Kritik als noch im vorherigen Berichtszeitraum (2,7). Jedoch werten hier insbesondere EVU, die längere Relationen befahren (beispielsweise im Schienengüterverkehr), signifikant schlechter als der Marktdurchschnitt.

Über die letzten Jahre ist in den meisten Bereichen eine Verbesserung der Bewertungen zu konstatieren. Die marktnahe und sachgerechte Regulierung durch die Bundesnetzagentur dürfte hierzu beigetragen haben.

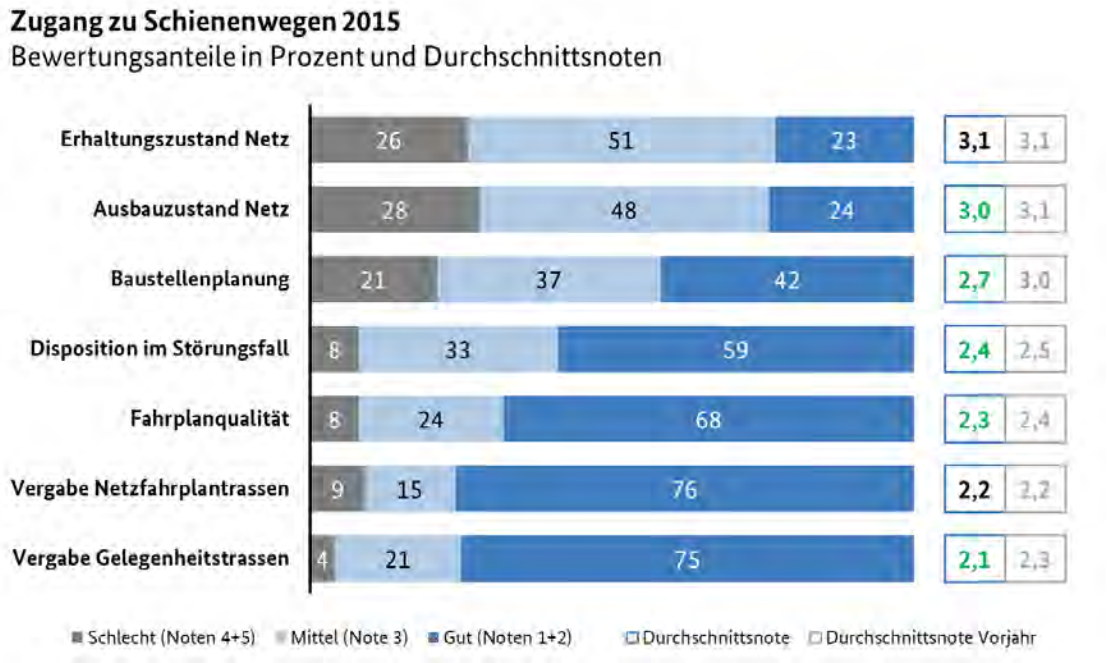

Abbildung 11: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Schienenwegen

2. Marktumfeld der Betreiber von/der Serviceeinrichtungen

Unter dem Begriff Serviceeinrichtungen werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Terminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungs- und andere technische Einrichtungen sowie Häfen mit Schienenanbindung subsumiert.

Im Rahmen der Marktbeobachtung sind bei der Bundesnetzagentur mehr als 600 Betreiber öffentlich zugänglicher Serviceeinrichtungen erfasst. Da weiterhin kein zentrales, öffentliches Register existiert, welches die in Deutschland betriebenen Eisenbahninfrastrukturen erfasst und nachhält, ist ein vollständiger Marktüberblick nirgendwo vorhanden. Dies bedeutet, dass der Regulierungsbehörde nicht jedes regulierungsrelevante EIU bekannt ist. Die Anzahl der bei der Bundesnetzagentur erfassten EIU hängt somit wesentlich von der Marktdurchdringung der jährlich von der Bundesnetzagentur durchgeführten Markterhebung ab.

Die Märkte der Serviceeinrichtungen weisen trotz der hohen Anzahl einzelner Marktakteure in Teilbereichen eine hohe Konzentration auf. Je nach regionalem Umfeld und Art der nachgefragten Leistungen sind die Auswahlmöglichkeiten an entsprechenden Infrastrukturunternehmen für EVU teilweise sehr eingeschränkt oder Alternativen nicht wirtschaftlich nutzbar.

Auch für den Themenbereich der Serviceeinrichtungen erfragt die Bundesnetzagentur in ihrer jährlichen Markterhebung, wie die EVU den Zugang zu den einzelnen Einrichtungen einschätzen. Der Zugang zu Güterbahnhöfen (2,4), Rangierbahnhöfen/Zugbildungseinrichtungen (2,5), Abstellgleisen (2,7) und Häfen (2,4) wurde deutlich besser bewertet als im vorherigen Berichtszeitraum. Unterdurchschnittliche Bewertungen erhielten dagegen wie bisher Ausbau- und Erhaltungszustand von Personenbahnhöfen (2,8 bzw. 3,0).

Der Zugang zu Wartungseinrichtungen wurde von den Unternehmen um 0,1 Punkte besser bewertet als im vorherigen Jahr (2,5). Mehr als die Hälfte der EVU werten hier mit „gut (2)“ oder „sehr gut (1)“. Jedoch bleibt zu berücksichtigen, dass viele EVU über eigene Wartungseinrichtungen verfügen.

Die besten Bewertungen erhalten wie in den Vorjahren Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme (2,2) sowie Schulungseinrichtungen (2,3).

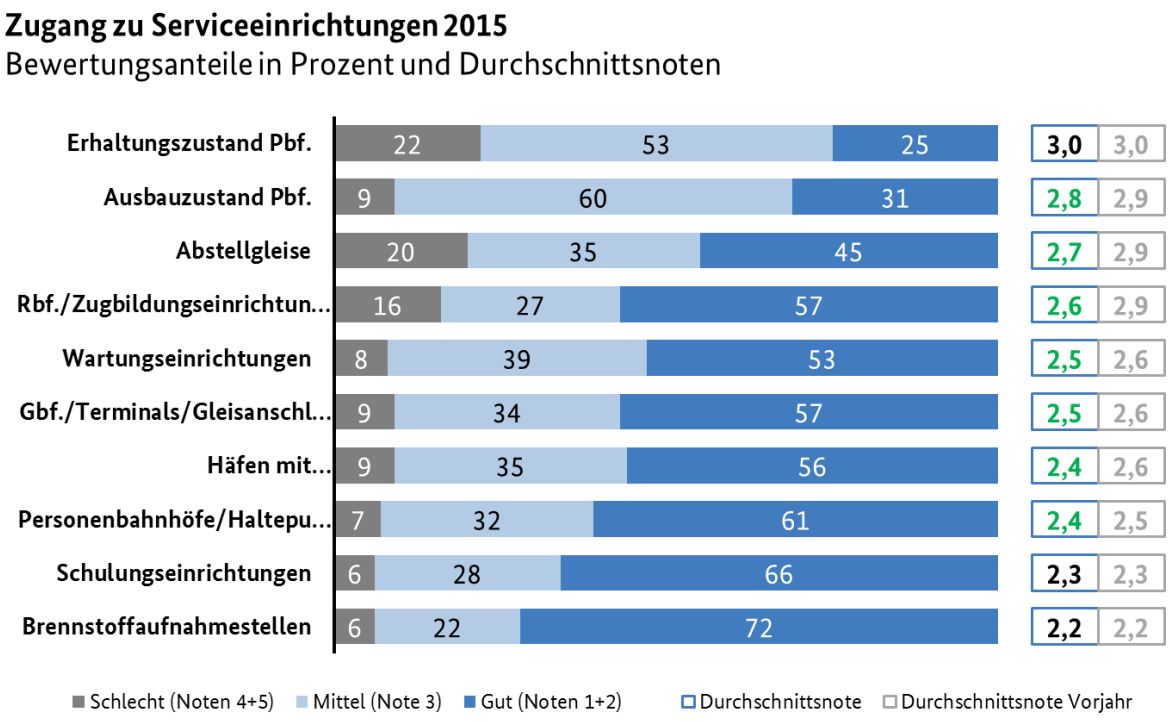

Abbildung 12: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Serviceeinrichtungen

D Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise

1. Bedeutung der Infrastrukturnutzungsentgelte

Für die Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen werden von den EIU Entgelte erhoben. Diese stellen für die EIU eine wesentliche Einnahmequelle dar, für die EVU dagegen einen wesentlichen Kostenbestandteil. Insgesamt wurden im Jahr 2014 mehr als 5,8 Mrd. Euro aus Nutzungsentgelten erlöst. Die Haupteinnahmen werden über Trassenentgelte erzielt. Mit rund 4,6 Mrd. Euro beträgt deren Anteil im Berichtszeitraum rund 79 Prozent der gesamten Infrastrukturnutzungsentgelte. Der verbleibende Betrag setzt sich aus Entgelten für die Nutzung von Stationen (Stationsentgelte) mit 0,8 Mrd. Euro sowie aus Entgelten für die Nutzung sonstiger Serviceeinrichtungen, wie z. B. für Terminals oder Abstellgleisen (ca. 0,4 Mrd. Euro), zusammen.

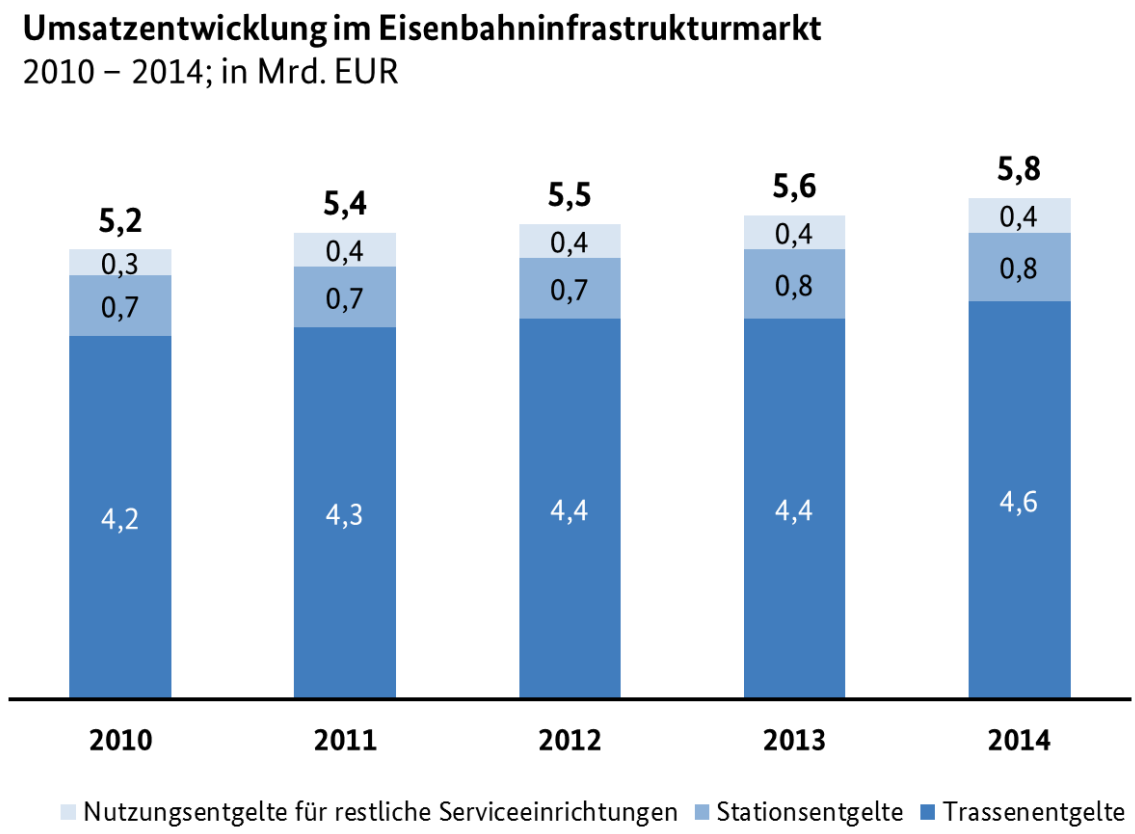

Abbildung 13: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

Damit entfiel in 2014 etwa 31 Prozent des Umsatzes der EVU auf Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. In den letzten Jahren blieb dieser Anteil weitgehend unverändert. Die Infrastrukturnutzungsentgelte stellen einen der größten einzelnen Kostenfaktoren für EVU dar.

Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EIU unterscheidet sich nach Verkehrsart deutlich. Der Schienenpersonennahverkehr trug im Berichtszeitraum mit etwa 67 Prozent zum Gesamtumsatz aus Trassenentgelten bei, gefolgt vom Schienenpersonenfernverkehr mit 18 Prozent und dem Schienengüterverkehr mit 15 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr hat der Anteil von SPFV und SGV leicht abgenommen.

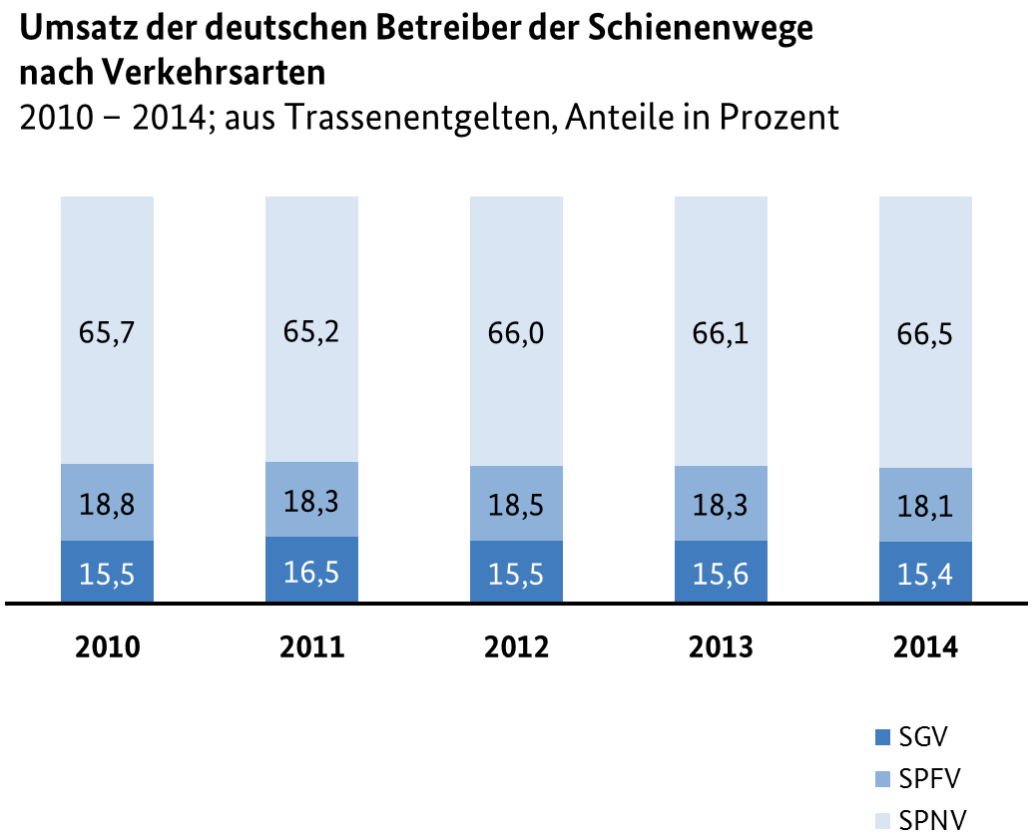

Abbildung 14: Umsatzentwicklung der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Verkehrsarten

2. Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Die mittleren Trassenentgelte sind über die vergangenen Jahre kontinuierlich angestiegen. Für die Berechnung wurde auf Daten der Infrastrukturbetreiber zurückgegriffen.

Im Vergleich zu 2010 lag in 2015 das mittlere Trassenentgelt im Schienenpersonennahverkehr um rund 13 Prozent, im Schienengüterverkehr ebenfalls um rund 13 Prozent sowie im Schienenpersonenfernverkehr um rund 14 Prozent höher. Im Vergleich hierzu betrug die allgemeine Inflation im identischen Zeitraum lediglich sieben Prozent. Der Anstieg des EIU-Inputpreisindex, der alle bei den Infrastrukturbetreibern maßgeblich anfallenden Kostenarten berücksichtigt, fällt mit unter 6 Prozent noch geringer aus. Der Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte weist einen nochmals geringeren Zuwachs von unter fünf Prozent auf.

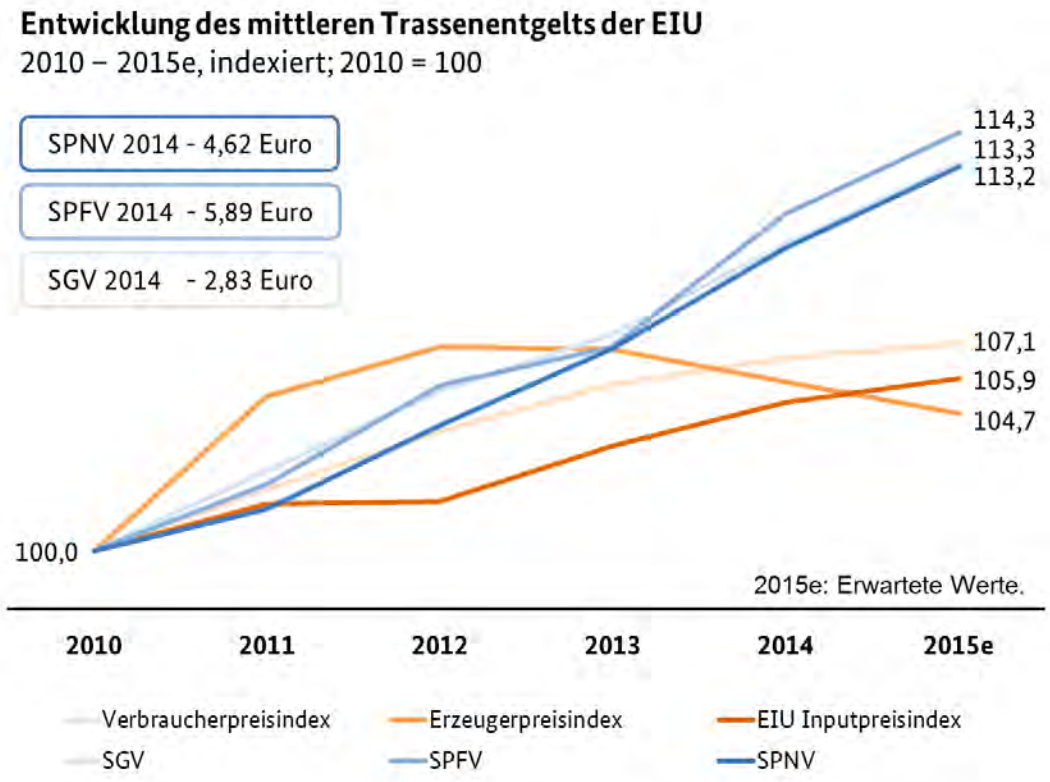

Abbildung 15: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU

3. Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte

Parallel zur Entwicklung der Trassenentgelte sind auch die Entgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen der EIU in den vergangenen Jahren merklich angestiegen. Insgesamt ist zwischen den Jahren 2010 und 2015 eine Steigerung von über zwölf Prozent zu verzeichnen. Auch hier liegt die Steigerung signifikant über denen der Vergleichsindizes.

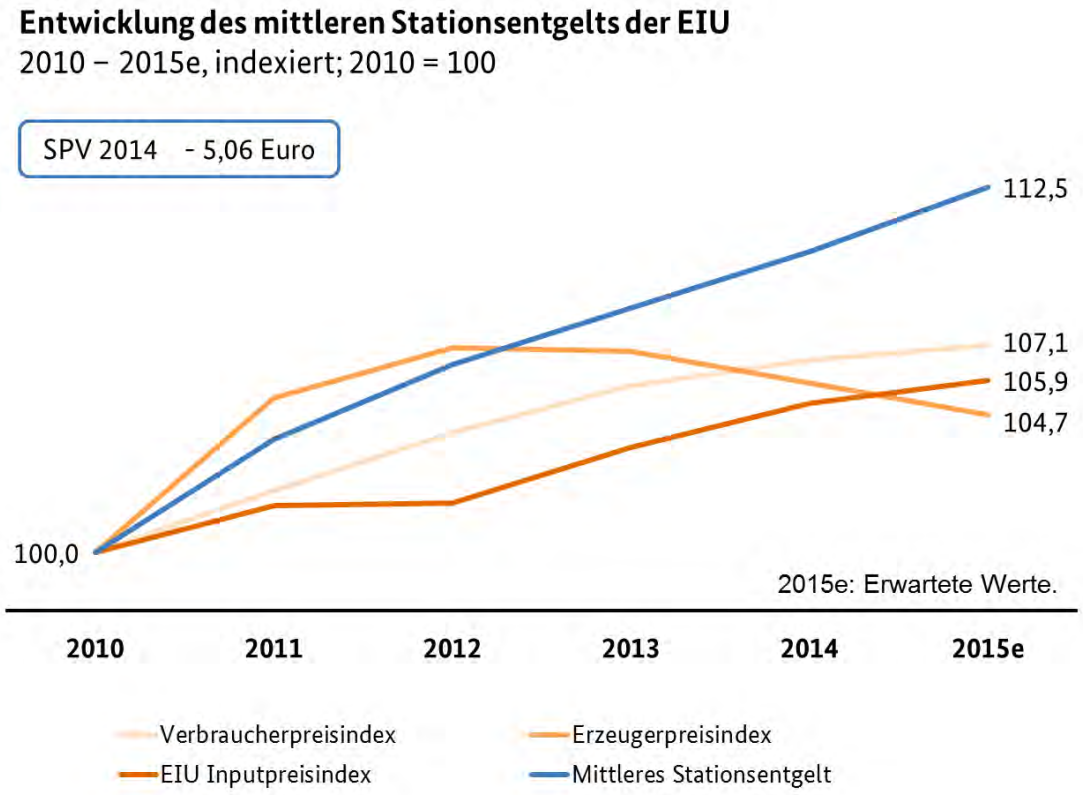

Abbildung 16: Entwicklung des mittleren Stationsentgelts der EIU

4. Höhe und Entwicklung der Bahnstrompreise

Im Juli 2014 führte DB Energie GmbH ein neues Preissystem ein, um kartellrechtliche Bedenken der EU-Kommission auszuräumen. Das neue Preissystem gewährt weder unmittelbare Rabatte noch werden die bislang üblichen Vollversorgungstarife weiter angeboten. Gleichzeitig ist es den EVU möglich, ihre Traktionsenergie bei anderen Anbietern einzukaufen.

Die Versorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Traktionsenergie durch andere Energielieferanten als die DB Energie GmbH konnte erstmalig im 2. Halbjahr 2014 mit Hilfe des Netzzugangsmodells umgesetzt werden. Bereits im zweiten Halbjahr 2014 bezogen nur noch rund 55 Prozent der EVU Traktionsstrom ausschließlich von der DB Energie GmbH. Im Jahr 2015 waren es nur noch knapp 40 Prozent (siehe Abbildung 17). Bezogen auf den gesamten zu erwartenden Strombedarf aller nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden im Jahr 2015 etwa 63 Prozent und damit rund 1,2 Terawattstunden außerhalb der DB Energie GmbH geordert. Der Anteil anderer Energielieferanten liegt damit etwa bei elf Prozent des gesamten Bahnstrommarktes.

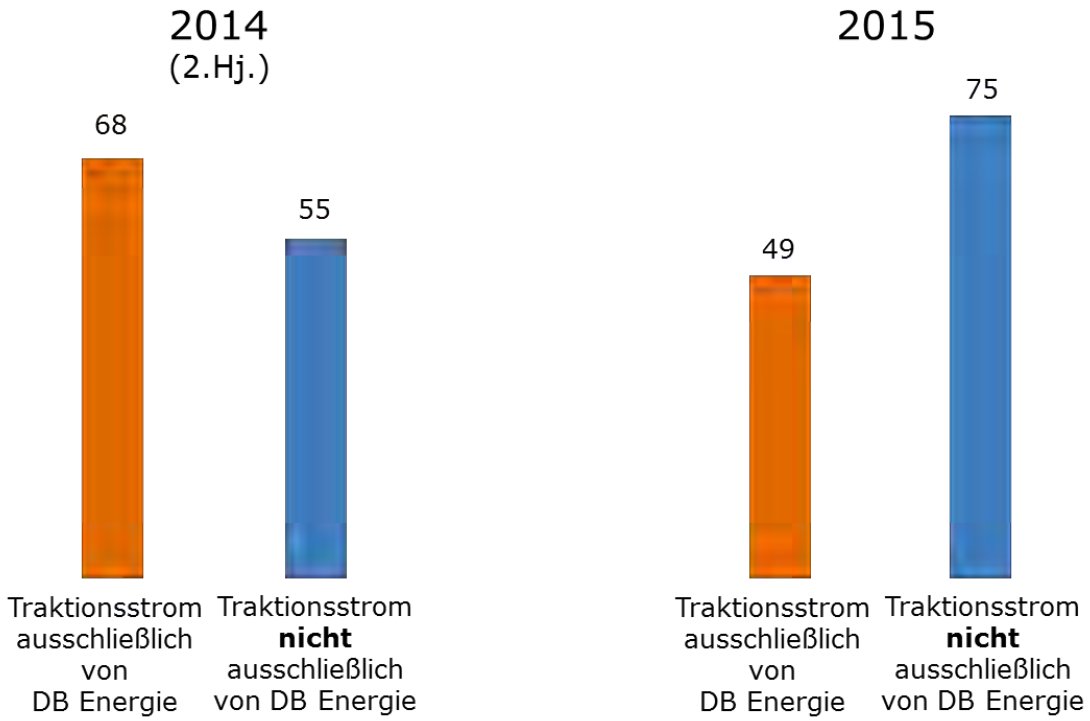

Abbildung 17: Anzahl der EVU (incl. EVU der DB AG), die ihren Strom ausschließlich bzw. nicht ausschließlich von DB Energie GmbH beziehen

Der Bahnstromnetzbetreiber erhält – analog zu Betreibern von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen – ein Entgelt für die Nutzung seiner Infrastruktur, welches zuvor im Vollversorgungspreis mit enthalten war. Das Netzentgelt wird seit dem Jahr 2012 nach den Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) von der Bundesnetzagentur genehmigt.

Die Systematik der Netzentgelte der DB Energie GmbH sorgt dafür, dass das spezifische Netzentgelt für jedes EVU von seinem individuellen Nutzungsverhalten abhängt. Das Netzentgelt pro verbrauchte Kilowattstunde sinkt dabei in Abhängigkeit von der Anzahl der Netznutzungsstunden. Damit werden die Netzentgelte für diejenigen EVU günstiger, die eine hohe Anzahl von Netznutzungsstunden erreichen.

Diese Netzentgelte der DB Energie GmbH haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Jedoch fielen die Erhöhungen nicht linear aus, sondern differierten nach der Anzahl der Netznutzungsstunden. Waren noch von 2013 auf 2014 EVU mit intensiverer Netznutzung überproportional von den Steigerungen betroffen, profitierten diese in den Folgejahren von geringeren Anhebungen im Vergleich zu EVU mit weniger intensiver Nutzung. Damit steigt die Differenz zwischen dem höchsten und geringsten Nutzungsentgelt. Im Jahr 2014 lag diese Differenz bei rund 65 Prozent. Sie wird sich bis zum Jahr 2016 auf 78 Prozent erhöhen.

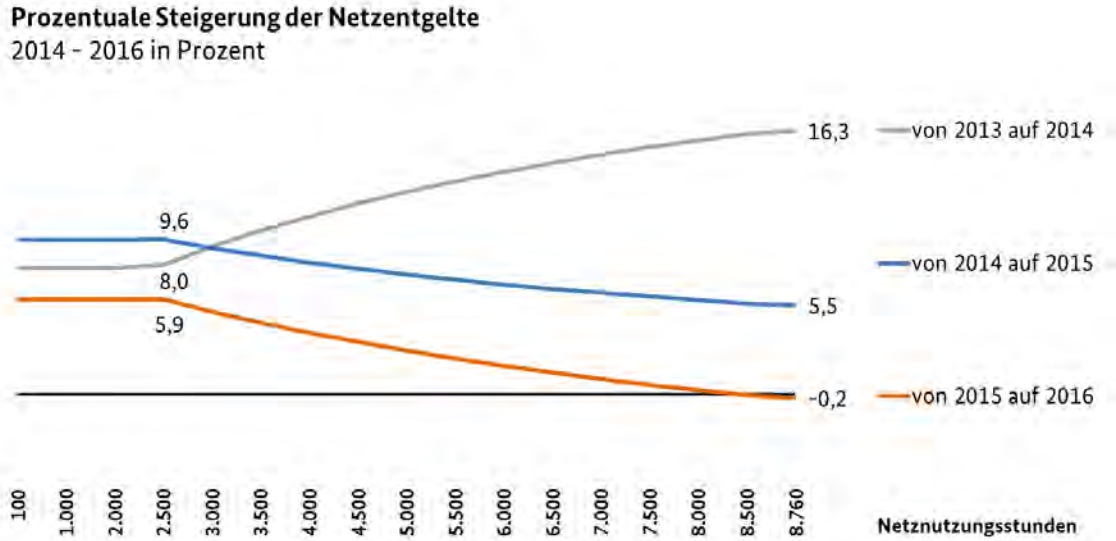

Abbildung 18: Prozentuale Steigerung der Netzentgelte

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung dieser genehmigten Netzentgelte im Vergleich zu den Netzentgelten der Übertragungsnetzbetreiber in Deutschland. Dabei zeigt sich, dass Bahnstromkunden höhere Entgelte für die Durchleitung von Strom zu entrichten haben als Industriekunden mit einer vergleichbaren Jahreshöchstlast und Jahresbenutzungsdauer. Dies ist mit der besonderen Charakteristik des Bahnstromsystems zu begründen.

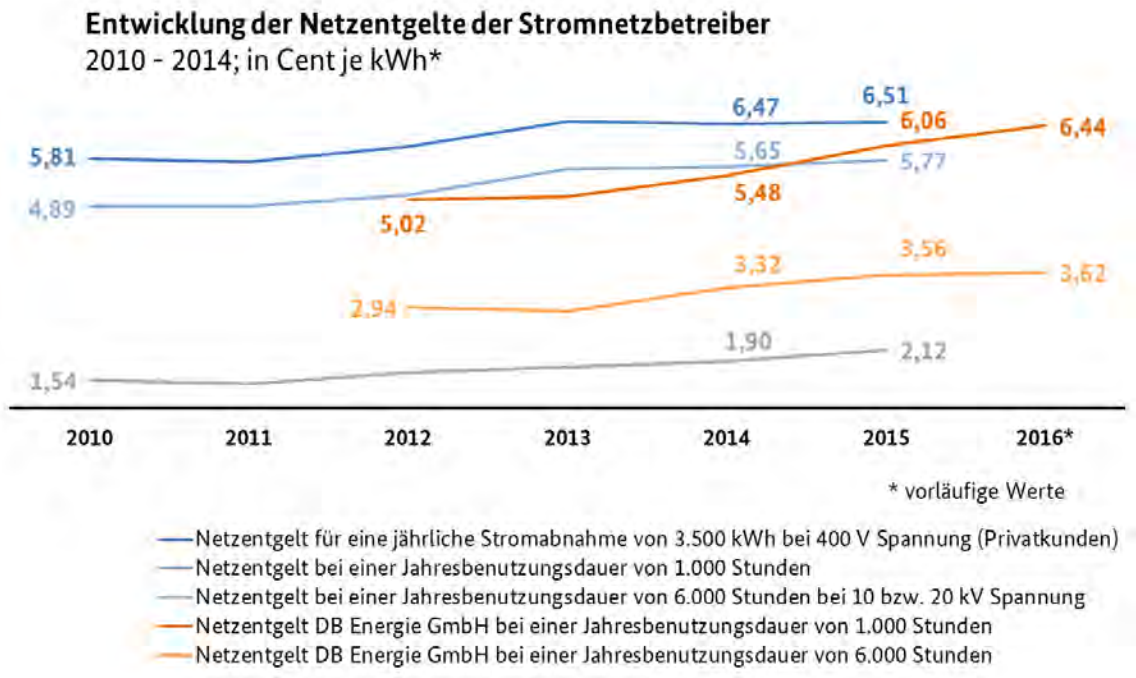

Abbildung 19: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber (in Cent je kWh)

5. Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

Zu den Kernkompetenzen der Bundesnetzagentur zählt die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Hierin ist nicht nur der organisatorische bzw. physische Zugang eingeschlossen, auch Entgeltkonditionen für die EVU sind von hoher Relevanz. Um in mittelfristiger Sicht sinnvolle Handlungsprioritäten setzen zu können, bietet die Bundesnetzagentur im Rahmen ihrer jährlichen Markterhebung allen EVU die Möglichkeit, sowohl die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme als auch das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber mit Noten zwischen „sehr gut“ (1) und „ungenügend“ (5) zu bewerten.

Durchschnittlich wurde die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme mit 2,5 bewertet und liegt damit unterhalb des Gesamtdurchschnitts (2,7). Allgemein konnten in der Marktwahrnehmung gegenüber den Anfangsjahren der Regulierung in den meisten Bereichen signifikante Verbesserungen verzeichnet werden. Hierzu haben regulatorische Entscheidungen der Bundesnetzagentur maßgeblich beigetragen.

Der Bereich Bahnstrom wird aus Sicht der EVU in Bezug auf die Diskriminierungsfreiheit im Jahr 2015 mit 2,8 am schlechtesten beurteilt. Er erhält immerhin eine bessere Bewertung als im letzten Berichtszeitraum (3,0). Aufgrund der erheblichen Veränderungen im Bahnstrommarkt bleibt jedoch die weitere Entwicklung abzuwarten. Die vergleichsweise beste Bewertung erreichten erneut die Trassenpreissysteme der EIU mit einer mittleren Note von 2,3.

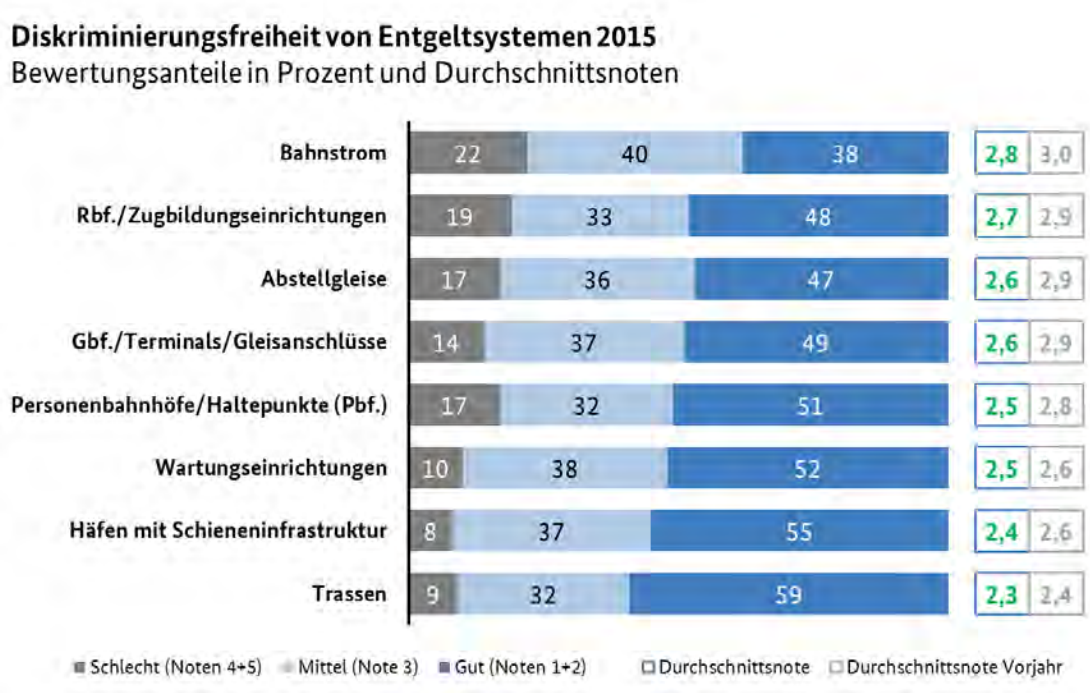

Abbildung 20: Bewertung Diskriminierungsfreiheit Entgeltsysteme

In die Bewertung des Preis-Leistungsverhältnisses der EIU soll neben der reinen Entgelthöhe auch die entsprechende Leistung und Effizienz in der Leistungsbereitstellung mit einfließen. Diese schließt die den EIU im Rahmen der Leistungsbereitstellung entstehenden, oft nicht unerheblichen Kosten mit ein.

Dennoch vergeben die EVU auch in 2015 für keine Art von Serviceeinrichtung eine gute Note, lediglich Brennstoffaufnahmen erhalten mit der Note 2,5 eine überdurchschnittliche Bewertung. Die Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses im Markt bleibt somit auch in der Betrachtung über einen längeren Zeitraum auf einem recht konstanten, unterdurchschnittlichen Niveau.

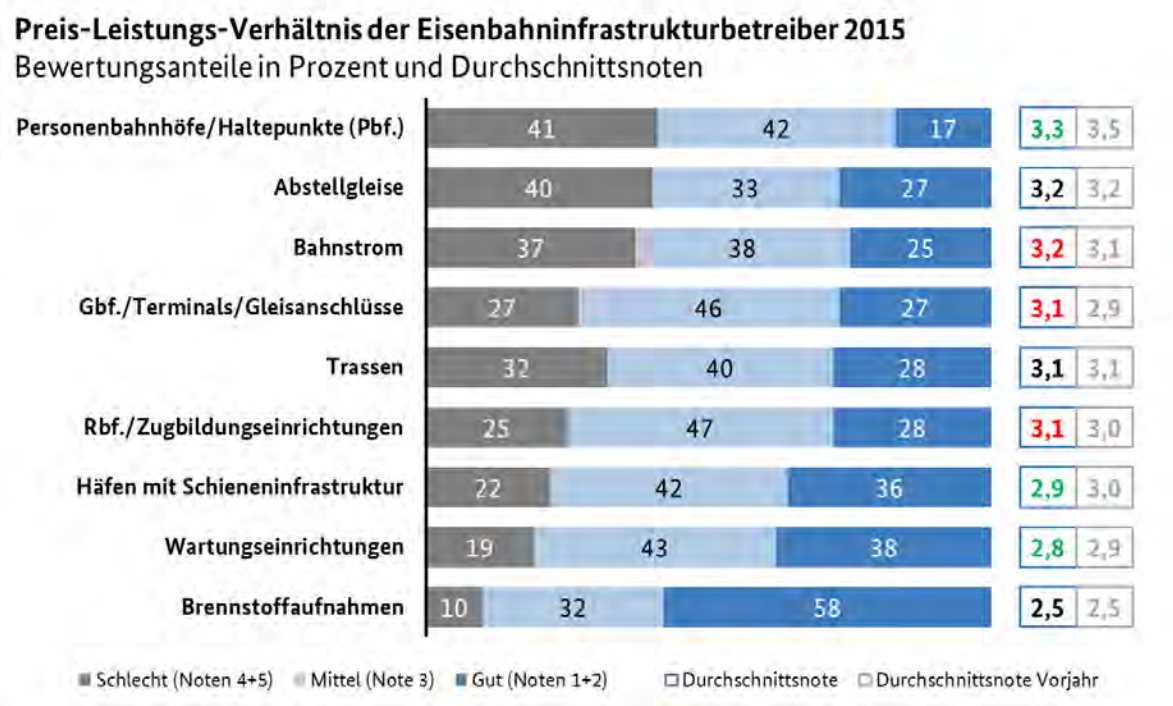

Abbildung 21: Bewertung Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

6. Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Im Berichtszeitraum erwirtschafteten 68 Prozent der EVU ein positives Betriebsergebnis. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Rückgang von drei Prozent.

Der Anteil der Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr, die ein positives Betriebsergebnis erzielt haben, liegt mit 57 Prozent deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2013, wo noch 66 Prozent der EVU ein positives Betriebsergebnis erzielten. Für den Schienenpersonenfernverkehr liegen für das Jahr 2014 nicht genügend Daten vor, um eine Aussage über den Gesamtmarkt treffen zu können, ohne dass dabei Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen getroffen werden können. Der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis im Schienengüterverkehr betrug im Berichtszeitraum 75 Prozent und ging gegenüber dem Vorjahr um vier Prozent zurück.

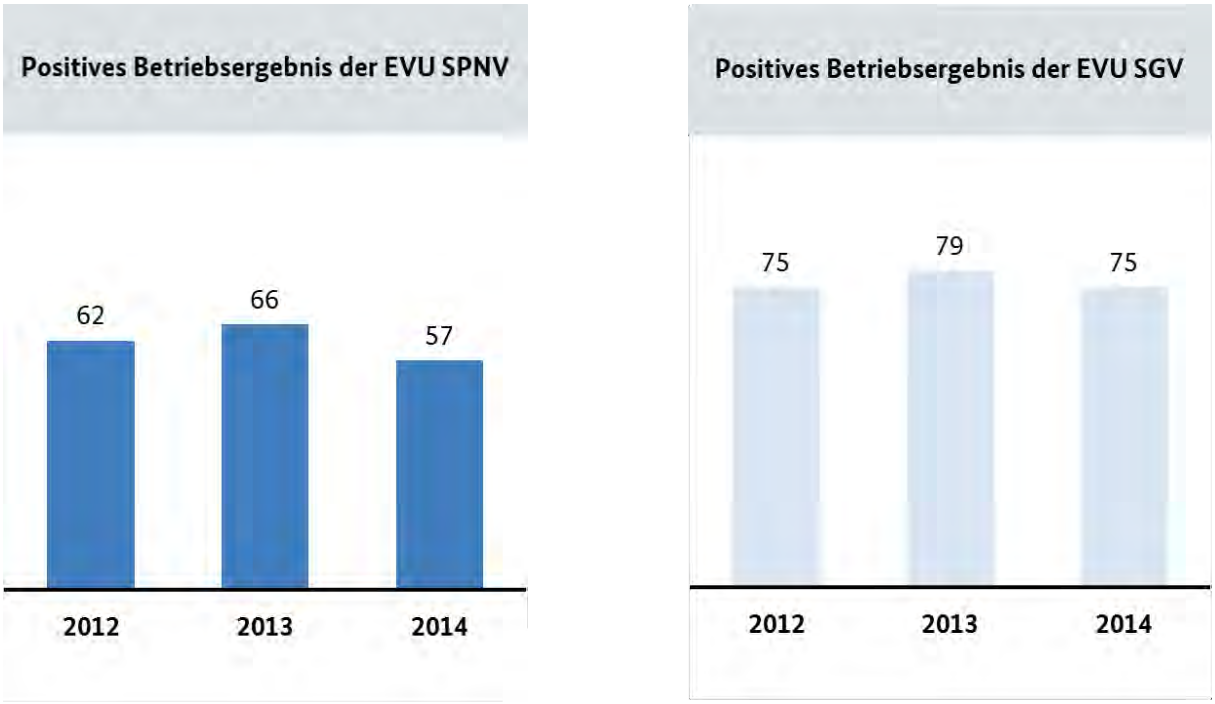

Abbildung 22: Entwicklung der Betriebsergebnisse der EVU im SPNV und SGV

Um die unterschiedlichen Gewinnsituationen der EVU in den einzelnen Verkehrsdiensten besser einschätzen zu können, werden nachfolgend die kumulierten Betriebsergebnisse und Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zu spezifischen Leistungsgrößen (Personen- bzw. Tonnenkilometer sowie Zugkilometer) ins Verhältnis gesetzt.

Im Vergleich zeigt sich, dass die Ergebnissituation im Schienenpersonennahverkehr deutlich stabiler ist. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die Regionalisierungsmittel als zuverlässige Erlösquelle.

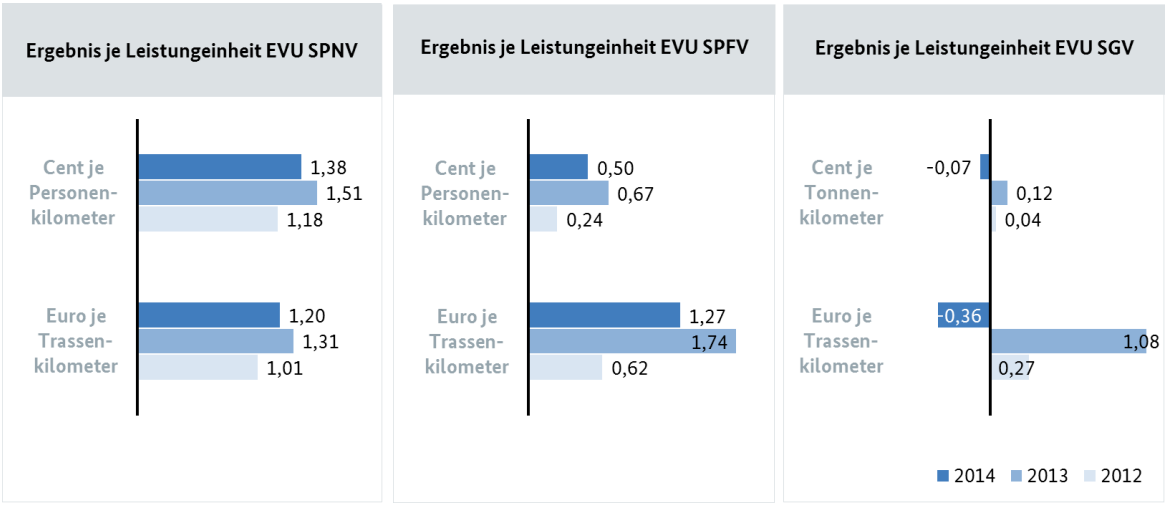

Abbildung 23: Entwicklung der Ergebnisse je Leistungseinheit der EVU nach Verkehrsarten

Eine differenziertere Betrachtung der Ergebnisse nach Unternehmensgruppen zeigt jedoch deutlich abweichende Resultate. Werden ausschließlich die nichtbundeseigenen EVU betrachtet, weisen diese im

Schienengüterverkehr im Mittel für das Jahr 2014 ein positives Betriebsergebnis in Höhe von 0,40 Euro je Zugkilometer aus. Im Jahr 2012 hatte dieser Wert noch 0,22 Euro je Zugkilometer betragen. Damit agieren diese Unternehmen im Schienengüterverkehrsmarkt wirtschaftlicher als die Eisenbahngüterverkehrsunternehmen der DB AG. Die nichtbundeseigenen EVU bieten im Regelfall jedoch keine Einzelwagenverkehre an, deren Wirtschaftlichkeit durch den hohen Bedarf an Infrastrukturnutzung und die intermodale Konkurrenzsituation besonders erschwert wird.

Auch für den Schienenpersonennahverkehr verschiebt sich das Bild, wenn nur die nichtbundeseigenen EVU betrachtet werden. Hier erzielen die nichtbundeseigenen EVU für das Jahr 2014 in Höhe von 0,17 Euro einen deutlich geringeren Ertrag je Zugkilometer als der DB Konzern.

Neben den EVU erhebt die Bundesnetzagentur auch von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Informationen zu deren wirtschaftlicher Lage.

Die Ergebnissituation der nichtbundeseigenen Betreiber der Schienenwege hat sich im vergangenen Geschäftsjahr verbessert. Die Summe der Verluste reduzierte sich deutlich, auch wenn die Unternehmen im Mittel bislang durch die Bereitstellung von Trassen in Summe keine Gewinne erwirtschaften konnten. Die Gegenüberstellung des kumulierten Umsatzes aus Trassenentgelten und den kumulierten Aufwendungen zeigt, dass die Betreiber der Schienenwege weiterhin auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sind. Das Absinken der kumulierten Aufwendungen deutet darüber hinaus auf eine zunehmende Zurückstellung infrastruktureller Maßnahmen aus wirtschaftlichen Gründen hin.

Ergebnis der Betreiber der Schienenwege

in Mio Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Umsatz aus Trassenentgelten	71,3	73,5	71,3	68,8	59,0	67,9
Aufwand	108,9	106,4	93,3	93,6	78,6	75,7
Ergebnis	-37,6	-32,9	-22,0	-24,8	-19,6	-7,8

Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 24: Entwicklung des Ergebnisses der nicht bundeseigenen Betreiber der Schienenwege

Die Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen hat sich im Berichtszeitraum leicht verbessert. Die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtungen übersteigen den Umsatz aus den Infrastrukturnutzungsentgelten jedoch nach wie vor deutlich. Die Deckungslücke erreichte im Jahr 2014 mit 73 Prozent den zweithöchsten Wert seit Beginn der Abfrage im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur. Im Vorjahreszeitraum hatte die Deckungslücke sogar 94 Prozent betragen.

Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass bei einigen Betreibern von Serviceeinrichtungen keine unmittelbare Gewinnerzielungsabsicht vorliegt. Die Kosten des Eisenbahninfrastrukturbetriebs werden dort aus anderen Quellen gedeckt. Positive Ergebnisse wurden auf den Gesamtmarkt bezogen nur im Bereich der Rangierbahnhöfe, der Güterbahnhöfe/Terminals sowie der Personenbahnhöfe erzielt.

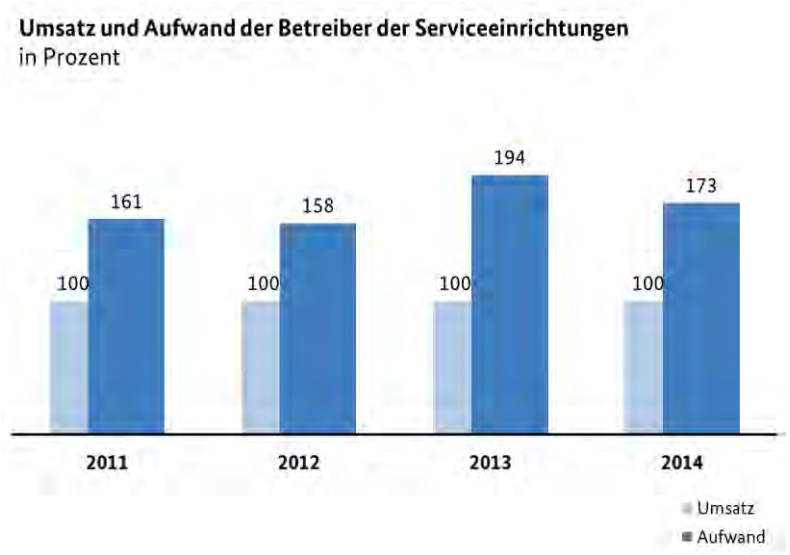

Abbildung 25: Entwicklung von Umsatz und Aufwand der nicht bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen

7. Entwicklung der Endkundenpreise

Die Preisentwicklung auf den Endkundenmärkten ist ein wichtiger Indikator für die Gesamtentwicklung der Eisenbahnmärkte und deren Voraussetzungen im intermodalen Wettbewerb.

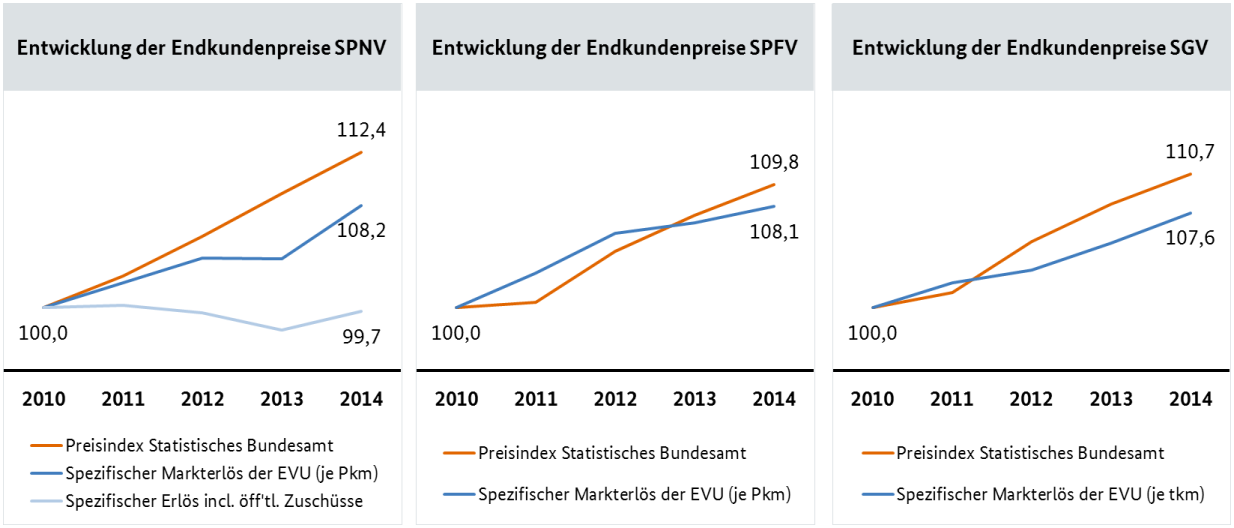

Abbildung 26: Entwicklung der Endkundenpreise nach Verkehrsarten

Bei der Bewertung der dargestellten Entwicklungen ist zu beachten, dass die Preisindizes die Entwicklung der Fahrkartenpreise im Schienenpersonenverkehr bzw. die Listenpreise für definierte Leistungen im Schienengüterverkehr nachzeichnen. Hierbei bleiben jedoch Veränderungen in der Nachfragestruktur unberücksichtigt. Die ebenfalls aufgeführten spezifischen Erlöse zeigen auf, was die EVU am Markt real erlösen konnten.

Im Schienenpersonenverkehr stiegen die Erlöse der EVU zwischen 2010 und 2014 im Fernverkehr sowie im Nahverkehr um jeweils rund 8 Prozent. Im Schienenpersonennahverkehr ist dabei jedoch zu beachten, dass sich der Erlös der EVU zum einen aus Markterlösen als Fahrgeldeinnahmen (rund 44 Prozent) und zum anderen aus Zuschüssen der Aufgabenträger (etwa 56 Prozent) zusammensetzt. Im betrachteten Zeitraum ist der Anteil der Markterlöse der EVU weiter angestiegen. Der weiter zunehmende Wettbewerb im SPNV hat damit über die Jahre zu einem geringeren Zuschussbedarf für die Öffentliche Hand geführt.

Im Schienengüterverkehr stieg der durchschnittliche Erlös je Tonnenkilometer im Zeitraum von 2010 bis 2014 um knapp 8 Prozent. Bei einer Inflation von sieben Prozent im Vergleichszeitraum ist der Schienengüterverkehr für seine Nutzer somit nur minimal teurer geworden.

E Eisenbahnrechtliche Vorschriften

1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Die gesetzlichen Regelungen bestimmen, dass die Eisenbahninfrastrukturen allen Zugangsberechtigten zu gleichen Bedingungen und Konditionen diskriminierungsfrei zur Nutzung offenstehen. Davon ausgenommen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden. Im Schienenpersonenverkehr können Eisenbahninfrastrukturen, die nicht mit anderen Eisenbahninfrastrukturen verknüpft sind, auf Antrag von der Anwendung wesentlicher Vorschriften befreit werden, sofern eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

Die Bedingungen und Konditionen für die Nutzung der bereitgestellten Eisenbahninfrastruktur sind für die Schienenwege in Form von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) bzw. für Serviceeinrichtungen in Form von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) zu veröffentlichen. Im Fall von Änderungen oder Ersterstellung sind diese der Bundesnetzagentur vor Inkrafttreten zur Prüfung vorzulegen. Die Bundesnetzagentur hat die Marktteilnehmer in den letzten Jahren verstärkt darauf hingewiesen, SNB und NBS zu erstellen und sie bei deren rechtskonformer Erarbeitung unterstützt. Die Anzahl derjenigen EIU, die über rechtsgültige Nutzungsbedingungen verfügen, hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht.

Im Jahr 2014 verfügten 80 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen und 92 Prozent der Betreiber von Schienenwegen über gültige Nutzungsbedingungen. EIU, welche von der Verpflichtung zur Erstellung von Nutzungsbedingungen befreit wurden, sind in den genannten Anteilen nicht enthalten. Bei einigen der verbleibenden Unternehmen ist die Aufstellung der Nutzungsbedingungen noch nicht abgeschlossen.

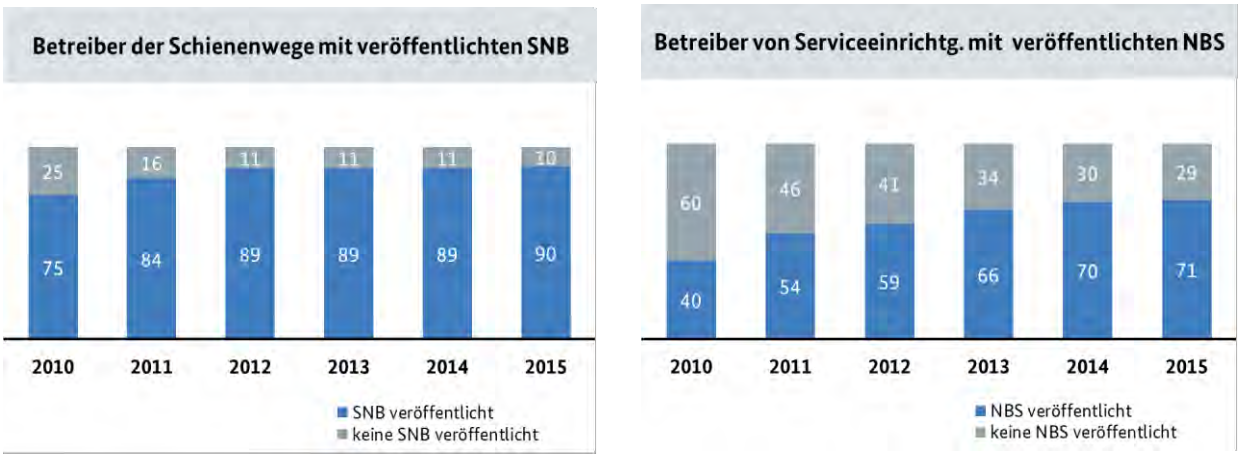

Abbildung 27: Anteil der Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichen SNB und NBS

2. Entgeltlisten

Neben der Erstellung und Veröffentlichung der Nutzungsbedingungen sind die Betreiber der Schienenwege dazu verpflichtet, Entgeltlisten für die angebotenen Leistungen anzufertigen und der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorzulegen. Sofern die Bundesnetzagentur der vorgelegten Entgeltliste nicht widerspricht, ist diese anschließend zu veröffentlichen. Die Höhe der erhobenen Infrastrukturnutzungsentgelte richtet sich nach den für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer marktüblichen Rendite. Für die Betreiber von Serviceeinrichtungen ist die Aufstellung einer Entgeltliste ebenfalls verpflichtend. Von deren Veröffentlichung kann abgesehen werden, allerdings empfiehlt sich eine Veröffentlichung allein schon zur Erhöhung der Akzeptanz potenzieller Kunden.

In 2015 veröffentlichten insgesamt 87 Prozent der Betreiber der Schienenwege entsprechende Entgeltlisten. Von den Betreibern von Serviceeinrichtungen haben rund 67 Prozent der Unternehmen Entgeltlisten erstellt. Da mehr Unternehmen angeschrieben wurden, war die Quote von 69 Prozent im Vorjahr um zwei Prozentpunkte gesunken. Die absolute Zahl der Unternehmen, die eine Entgeltliste erstellt haben, nahm demgegenüber jedoch zu. Ohne Berücksichtigung der erstmalig angeschriebenen Unternehmen würde die Quote bei 72 Prozent liegen.

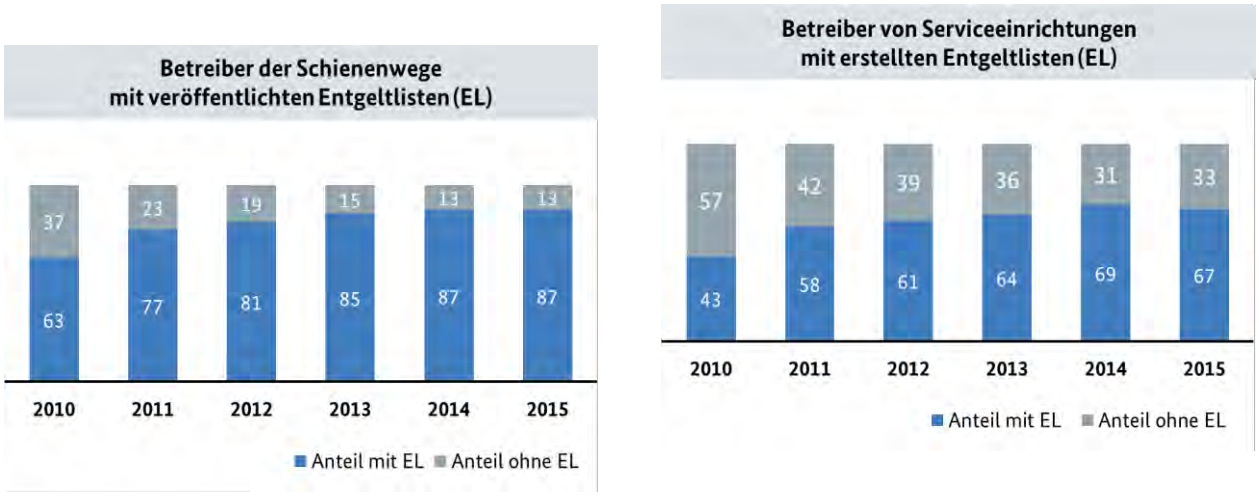

Abbildung 28: Entwicklung der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten

3. Mitteilungen nach § 14d AEG

Für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelten besondere Mitteilungspflichten gemäß § 14d AEG. Hierunter fällt unter anderem die Unterrichtung über beabsichtigte Ablehnungen von Trassen oder über beabsichtigte Neufassungen von Infrastruktur-Nutzungsbedingungen. In der Praxis erfolgt allerdings nicht immer eine formelle Meldung an die Bundesnetzagentur. Die im Zeitraum von 2007 bis 2015 eingegangenen Meldungen werden in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Mitteilungseingänge nach §14d AEG	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
§14d Nr.1 Ablehnung Zugtrasse Netzfahrplan	0	3	0	10	27	19	5	19	95
§14d Nr.2 Ablehnung Zugtrasse Gelegenheitsverkehr	49	40	12	5	15	11	2	12	39
§14d Nr.3 Ablehnung Zugang Serviceeinrichtungen	0	1	1	2	2	8	3	2	60
§14d Nr.4 Abschluss Rahmenvertrag	3	18	0	64	15	5	28	1	76
§14d Nr.5 Zahlung eines erhöhten Entgeltes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
§14d Nr.6 Neufassung SNB	10	19	17	65	31	27	27	87	41
§14d Nr.6 Neufassung NBS	18	41	50	88	148	88	110	131	116
§14d (Σ 1-6) Summe Mitteilungseingänge	80	122	80	234	238	158	175	252	427

Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 29: Mitteilungseingänge nach § 14d AEG

Der mit Abstand größte Teil der Meldungen im Jahr 2015 bezieht sich weiterhin auf Mitteilungen nach § 14d Satz 1 Nr. 6, das heißt, die Unterrichtung der Bundesnetzagentur durch Infrastrukturbetreiber über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von SNB oder NBS einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen. Hierzu gingen 157 Mitteilungen von Unternehmen bei der Bundesnetzagentur ein. Die Gesamtzahl der Meldungen nach § 14d AEG lag bei insgesamt 427 Mitteilungen und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

Einen deutlichen Anstieg verzeichnen die Mitteilungseingänge gem. § 14d Nr. 1 bis Nr. 3 AEG mit insgesamt 194 Meldungen für das Jahr 2015. Diese Mitteilungen betrafen die Ablehnungen von Zugtrassen für den Netzfahrplan und den Gelegenheitsverkehr sowie Ablehnungen des Zugangs zu Serviceeinrichtungen. Im Vorjahreszeitraum hatte dieser Wert noch 33 betragen. Der sprunghafte Anstieg dieser Mitteilungen ist unter anderem auf die in 2015 beginnende - dritte - Rahmenfahrplanperiode und auf vermehrte Nutzungskonflikte auf der Relation Niebüll - Westerland zurückzuführen.

Die Zunahme der Mitteilungen gemäß § 14d Nr. 4 AEG ist auf den Beginn der neuen Rahmenvertragsperiode 2016 - 2020 mit dem Jahresfahrplan 2016 zurückzuführen.

II Tätigkeiten

Die Bundesnetzagentur überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Daher werden in regelmäßigen Abständen die Nutzungsbedingungen der EIU geprüft.

Im Jahr 2015 war die Bundesnetzagentur in die Vergabe von Schienenwegekapazität für den Zugverkehr von und nach Sylt eingebunden. Insbesondere durch den geplanten Markteintritt eines zweiten Anbieters von Autozugverkehren auf der Relation waren Fragen und Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Vergabe der knappen Schienenwegkapazitäten zu klären.

Im Bereich der Entgeltregulierung führte die Bundesnetzagentur eine Entgelthöhenprüfung des Trassenpreissystems 2011 der DB Netz AG durch. Die Prüfung wurde mit der Feststellung abgeschlossen, dass die Entgelthöhen den eisenbahnrechtlichen Vorgaben entsprechen.

Einer gerichtlichen Klärung unterlag im Jahr 2015 unter anderem das Verfahren zum Zugangsrecht der Verlader. Das Bundesverwaltungsgericht hat eine Entscheidung der Bundesnetzagentur bestätigt, wonach Verlader befugt sind, derartige Verträge selbst abzuschließen.

Die Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Regulierungsbehörden wurde fortgeführt.

A Marktbeobachtung

1. Grundlagen der Marktbeobachtung

Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß § 14b Abs. 1 AEG. Neben der Überwachungsaufgabe ist die Bundesnetzagentur gehalten, in Berichten, bei nationalen und internationalen Anfragen über ihre Tätigkeiten sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet zu informieren. Die Erfüllung dieser Aufgaben setzt den Zugriff auf eine aktuelle und valide Datenbasis voraus. Insbesondere zu Themen des Eisenbahninfrastrukturmarktes, Nutzungsentgelten und des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur existieren allerdings keine ausreichenden Datenquellen über den Gesamtmarkt. Seit 2006 erhebt die Bundesnetzagentur daher Daten mittels Fragebogen, die sie jährlich an die Marktteilnehmer (regulierte EIU, EVU und Aufgabenträger) versendet. Neben der Erhebung werden weitere Quellen zur Validierung einzelner Teilaspekte und zur Ergänzung herangezogen.

2. Durchführung der Marktbeobachtung

Die Bundesnetzagentur hat ab März 2015 an mehr als 800 Unternehmen Erhebungsbogen versandt. Dies war die zehnte Markterhebung dieser Art seit dem Jahr 2006. Die Unternehmen wurden gebeten, Informationen unter anderem zu Unternehmensgegenstand, Umsatz, Verkehrsleistungen, Infrastruktur und Serviceeinrichtungen für das Berichtsjahr 2015 zu übermitteln.

Die Themenbereiche "Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur" und "Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme" stellen die Sichtweise von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über entscheidende Einflussfaktoren des Schienenverkehrsmarktes dar. Da die Unternehmen die Marktwahrnehmung meist aus aktueller Sicht bewerten, beziehen sich die Ergebnisse zu diesen beiden Themenbereichen – abweichend von den übrigen Auswertungen – auf das Jahr, in dem die Bundesnetzagentur die Daten erhoben hat (2015).

Die Ergebnisse und Hinweise aus vorausgegangenen Markterhebungen wurden im Laufe des Jahres in Arbeitstreffen mit Verbänden, der DB AG und weiteren Gremien direkt erörtert. Es wurden individuelle Ergebnisse und Auswertungen erläutert und die Ausrichtung der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur diskutiert. Mit der Marktbeobachtung verfügt die Bundesnetzagentur über ein wichtiges Instrument, umfassende Informationen über den Eisenbahnverkehrsmarkt zu erlangen. Die Ergebnisse werden unter anderem im Jahresbericht und im Tätigkeitsbericht Eisenbahnen der Bundesnetzagentur veröffentlicht. Hier liegt der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung. In der „Marktuntersuchung Eisenbahn“ werden jährlich statistische Kerndaten veröffentlicht, anhand derer sich interessierte Unternehmen und Verbände über die Entwicklung und Struktur des Eisenbahnsektors informieren können. Neben der Darstellung einzelner Kerndaten werden ferner auch aktuelle Themen aufgegriffen.

Einen Teil der Ergebnisse stellt die Bundesnetzagentur der EU-Kommission zum Zweck der internationalen Marktüberwachung bereit (Rail Market Monitoring Scheme — RMMS). Die Ergebnisse fließen ebenfalls in den

jährlichen Bericht zur internationalen Marktbeobachtung der Gruppe unabhängiger Eisenbahnregulierer (IRG-Rail) ein.

3. Vorgehen bei der Studie zur Untersuchung des Wettbewerbs auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Durch das Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde die Bundesnetzagentur im § 14 Abs. 8 AEG damit beauftragt, die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen und anhand dieser die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zu prüfen und zu beurteilen. Über die Ergebnisse dieser Prüfung ist die Bundesregierung gemäß § 14 Abs. 10 AEG bis zum 30. Juni 2017 in Form eines Berichts zu informieren.

Die Prüfung wird, wie im Gesetz vorgesehen, in enger Abstimmung mit dem Bundeskartellamt erfolgen. Erste Gespräche zwischen dem Bundeskartellamt und der Bundesnetzagentur zur grundsätzlichen Vorgehensweise haben bereits stattgefunden. Es wurde hierbei abgestimmt, die Marktanalyse in einem zweistufigen Verfahren durchzuführen.

Zunächst sollen die Märkte für Wartungseinrichtungen untereinander abgegrenzt werden. Hierfür wurden im Jahr 2015 Vorgespräche mit Marktteilnehmern sowie Verbänden geführt, um eine erste Einschätzung für den Markt und seine Besonderheiten zu erlangen. Anhand der so gewonnenen Informationen werden Fragebogen erstellt, die im Jahr 2016 an den gesamten Markt (Nachfrage- und Angebotsseite) versendet werden sollen. Die Antworten werden anschließend ausgewertet und der Markt konsultiert.

In einem zweiten Schritt sollen die Wettbewerbsverhältnisse in den einzelnen Märkten bestimmt werden. Auch für diesen Schritt ist eine schriftliche Befragung der Marktteilnehmer vorgesehen. Sofern dieser zweite Schritt erst nach Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes begonnen wird, wird sich die Vorgehensweise an den dort festgelegten Regeln orientieren.

B Zugang zu Schienenwegen

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Schienenwegen

Hinsichtlich des Zugangs zu Schienenwegen waren in 2015 zahlreiche Fragen zu bearbeiten. Von besonderem Interesse war dabei der geplante Einstieg eines Newcomers in Autozugverkehre auf die Insel Sylt, bei dem er in Konkurrenz zur DB Fernverkehr AG trat; daraus ergab sich eine Vielzahl zu klärender Fragen. Bei der Überlastung von Schienenwegen wird immer deutlicher, wie stark das deutsche Schienennetz ausgelastet ist. Bei zwei wichtigen Hauptstrecken im Rhein-Ruhr- und im Rhein-Main-Neckar-Raum gibt es kaum noch Kapazitäten für zusätzliche Neuverkehre, so dass hier sowohl das Wachstum des Schienenverkehrs als auch der Wettbewerb auf der Schiene an seine Grenzen stößt.

2. Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Im Jahr 2015 haben insgesamt 14 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Bundesnetzagentur über ihre beabsichtigte Neufassung oder Änderung von SNB unterrichtet. Davon haben zwei EIU entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung erstmalig ihre Nutzungsbedingungen an die Bundesnetzagentur versandt. Ein weiteres Unternehmen wurde im Laufe des Verfahrens vom zuständigen Landesministerium von allen Vorschriften der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) befreit.

Im Oktober 2015 hat die Bundesnetzagentur die beabsichtigten Änderungen der SNB 2017 der DB Netz AG geprüft. Da nicht alle beabsichtigten Bestimmungen mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften vereinbar waren, hat die Bundesnetzagentur am 16. November 2015 einigen beabsichtigten Änderungen widersprochen. Im Einzelnen ging es um die beabsichtigte Streichung von Regelungen zum Probebetrieb in der Richtlinie 810 (technischer Netzzugang für Fahrzeuge; Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes). Probefahrten sind z. B. notwendig, um die Kompatibilität von neuen, noch nicht zugelassenen Fahrzeugen mit der Infrastruktur des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu testen. Die DB Netz AG beabsichtigte, diese Regelungen zukünftig nicht mehr in den SNB abzubilden, sondern entsprechende Vorgaben lediglich im Internet zu veröffentlichen. Da es sich um zugangsrelevante Angaben handelt, welche als Pflichtinhalt in die SNB aufzunehmen sind, hat die Bundesnetzagentur der beabsichtigten Streichung widersprochen. Würden die Regelungen zukünftig nur noch im Internet veröffentlicht werden, wäre eine Gleichbehandlung der Zugangsberechtigten nicht mehr gewährleistet. Zudem könnten die Regelungen jederzeit und kurzfristig geändert werden. Die DB Netz AG hat Widerspruch gegen den Bescheid der Bundesnetzagentur eingelegt.

3. Weitere Verfahren

3.1 Arbeitskreis Fahren und Bauen

Bei der Bundesnetzagentur gingen seit 2014 vermehrt Beschwerden von Zugangsberechtigten im Zusammenhang mit der Information, der Abstimmung und der Durchführung von Baumaßnahmen ein. Daher gründete die Bundesnetzagentur Anfang 2015 einen Arbeitskreis mit interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern sowie Vertretern der DB Netz AG. Im Rahmen von vier Sitzungen im Jahr 2015 wurden zahlreiche Problembereiche identifiziert und von allen Beteiligten diskutiert. Viele Beschwerden sind darin begründet, dass die Prozessabläufe bei der DB Netz AG zu optimieren wären,

um z. B. eine frühere und bessere Abstimmung sowie Darstellung der Baumaßnahmen und ihrer Auswirkungen zu erreichen.

Die DB Netz AG hat im Rahmen des Arbeitskreises vorgetragen, dass langfristig, bis 2020, eine komplette Neustrukturierung ihrer IT-Systeme geplant sei. In diesem Zusammenhang würden sich viele der identifizierten Probleme erledigen. Derzeit würden aber auch bereits kleinere Weiterentwicklungen der IT-Systeme stattfinden, die kurzfristig zumindest in einigen Bereichen Verbesserungen mit sich bringen.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass gerade im Rahmen von „Großbaumaßnahmen“ eine frühzeitige Information und Einbindung der Zugangsberechtigten erstmals bereits stattgefunden hat. Einige Verbesserungen lassen sich darüber hinaus kurzfristig durch entsprechende Anpassungen der jeweiligen Abläufe in den Regionalbereichen erzielen. Die Ergebnisse des Arbeitskreises werden schriftlich festgehalten und veröffentlicht. In dem Ergebnispapier sollen die Probleme benannt und mögliche Lösungsansätze dargestellt werden. Hierbei kann es sich sowohl um kurzfristig umsetzbare Maßnahmen als auch um längerfristig umzusetzende Maßnahmen handeln. Die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen wird seitens der Bundesnetzagentur überwacht. Die Erforderlichkeit einer behördlichen Maßnahme wird davon abhängig sein, wie sich das Gesamtergebnis des Prozesses darstellt.

3.2 Arbeitskreis Dispositionsrichtlinie

Aufgrund von Beschwerden von Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Bundesnetzagentur in einem Arbeitskreis die Dispositionsregeln der DB Netz AG diskutiert. Die Disposition regelt die Reihenfolge der Zugfahrten, wenn durch Verspätungen oder Störungen vom regulären Fahrplan abgewichen werden muss. Im Fokus stand dabei die Dispositionsregel Nr. 5, nach der schnelle Züge Vorrang vor langsamen Zügen haben. Einige Unternehmen kritisierten, dass dadurch verspätete Fernzüge häufig Vorrang vor Nahverkehrszügen erhalten. Die Folgen können in Anschlussverlusten oder Strafzahlungen an die Aufgabenträger bestehen.

Im Arbeitskreis bestand Einigkeit, dass die Regel sinnvoll und notwendig ist, ihre Anwendung im Einzelfall jedoch verbessert werden kann. Die Disponenten der DB Netz AG sollen zukünftig stärker als bisher Ausnahmen von der Regel Nr. 5 in Betracht ziehen, wenn dadurch beispielsweise die Pünktlichkeit aller Züge verbessert wird. Die DB Netz AG hat daraufhin ihre Dispositionsrichtlinie überarbeitet und wird die Disponenten entsprechend schulen. Daneben wurden verschiedene weitere Verbesserungen zum Informationsaustausch und Umgang mit wiederkehrenden Störfällen vereinbart, deren Umsetzung die Bundesnetzagentur begleiten wird.

3.3 Sylt-Verkehre

Im Jahr 2015 war die Bundesnetzagentur durch zahlreiche Netzzugangsverfahren in die Vergabe von Schienenwegkapazität für Zugverkehre von und nach Sylt eingebunden. Diese erfolgte zunächst im Zusammenhang mit Rahmenverträgen für die Rahmenfahrplanperiode 2016 bis 2020, anschließend mit Netzfahrplantrassen für den Jahresfahrplan 2016 und schließlich mit Trassen im Gelegenheitsverkehr.

Insbesondere durch den geplanten Markteintritt eines zweiten Anbieters von Autozugverkehren zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) waren Fragen und Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Vergabe der knappen Schienenwegkapazitäten zu klären. Die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Niebüll und Westerland führten dazu, dass nicht sämtliche Rahmenvertragsanmeldungen und Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan 2016 (Beginn Dezember 2015) sowie im Gelegenheitsverkehr realisiert werden konnten.

Die Bundesnetzagentur hat 2015 insgesamt acht Bescheide zur Zuweisung von Schienenwegkapazität für die Syltverkehre erlassen. Drei der Bescheide regelten, dass maximal zwei rahmenvertragliche Bandbreiten (Zeitfenster) pro Stunde und je Fahrtrichtung von und nach Westerland/Sylt geschlossen werden durften. Für die Zugverkehre von und nach Westerland wurden je Fahrtrichtung 39 periodische und später noch vier aperiodische Rahmenvertragsbandbreiten vereinbart, die überwiegend den Schienenpersonennahverkehr absichern; daneben gab es Rahmenverträge für Fernzüge der DB AG nach Sylt und erstmals Rahmenverträge für einen Wettbewerber beim Autozugverkehr (Railroad Development Corp. Deutschland, RDCD).

Durch einen Bescheid wurden Einwände eines Zugangsberechtigten gegen das Zuweisungsverfahren für Trassen zum Netzfahrplan 2016 zurückgewiesen. Mit vier weiteren Bescheiden wurde insgesamt 19 beabsichtigten Trassenablehnungen widersprochen. Die beabsichtigten Trassenablehnungen wurden seitens der DB Netz AG mit einer rein prognostischen Nichtverfügbarkeit von Serviceeinrichtungen in Niebüll und Westerland begründet. Aus Sicht der DB Netz AG durften daher auch die korrespondierenden Gelegenheitsverkehrsanmeldungen bereits vor der abschließenden Entscheidung über die Vergabe der betreffenden Serviceeinrichtungen abgelehnt werden.

Die Bundesnetzagentur widersprach den beabsichtigten Trassenablehnungen und verpflichtete die DB Netz AG, sogleich nach Abschluss des Zuweisungsverfahrens für die betreffenden Serviceeinrichtungen erneut über die Vergabe der Trassen im Gelegenheitsverkehr zu entscheiden. Hierbei wäre die vierwöchige Bearbeitungsfrist für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr überschritten worden. Da jedoch außer der RDC Deutschland GmbH – welche sich mit der Überschreitung der Frist ausdrücklich einverstanden erklärte – keine weiteren Zugangsberechtigten von der Überschreitung der Vierwochenfrist betroffen waren, sah die Bundesnetzagentur eine Überschreitung der Frist als rechtskonform an.

Die DB Netz AG legte gegen die vier Bescheide Widerspruch ein und beantragte beim Verwaltungsgericht Köln zugleich die Herstellung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs. Das VG Köln lehnte den Eilantrag im Hinblick auf Ziffer 1 des Bescheides (Widerspruch gegen beabsichtigte Trassenablehnung) ab. Im Hinblick auf Ziffer 2 und 3 des Bescheids (Verpflichtung auf erneute Entscheidung außerhalb der vierwöchigen Frist und Zwangsgeldandrohung) gab das VG Köln dem Eilantrag der DB Netz AG statt.

Die DB Netz AG legte daraufhin wegen der Entscheidung zu Ziffer 1 des Bescheids Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) in Münster ein. Die Beschwerde der Bundesnetzagentur bezog sich auf die Entscheidung des VG Köln zu Ziffern 2 und 3 des Bescheids. Das OVG NRW hat beide Beschwerden zurückgewiesen und damit die Beschlüsse des VG Köln bestätigt.

Das OVG NRW bestätigte die Auffassung des VG Köln und der Bundesnetzagentur, dass eine nur voraussichtliche Nichtverfügbarkeit einer benötigten Serviceeinrichtung keinen sachlichen Grund für die Ablehnung einer Trassenanmeldung darstellt. Zugleich bestätigte das OVG NRW die Auffassung des VG Köln, dass die gesetzlich angeordnete Maximalfrist von vier Wochen zur Entscheidung über Anträge auf Trassenzuweisung zum Gelegenheitsverkehr für die Beteiligten nicht disponibel sei.

3.4 Überlastung von Schienenwegen

Die streckenweise sehr starke Auslastung des Schienennetzes hat inzwischen zu insgesamt elf Überlastungserklärungen geführt, durch die bei der DB Netz AG immer größere Netzanteile betroffen sind: Im

Jahr 2015 ging es im Zuge des Überlastungsverfahrens nach §§ 16 bis 18 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) insbesondere um die Strecken Köln-Mülheim – Dortmund und Mannheim-Waldhof – (Frankfurt-) Zeppelinheim („Riedbahn“). Beide Strecken gehören im deutschen Schienennetz zu den wichtigsten Verbindungen.

Für die Rhein-Ruhr-Strecke wurde der Bundesnetzagentur der Plan zur Erhöhung der Schienenkapazität vorgelegt: Trotz der schon heute erheblichen Überlastungserscheinungen mit täglich erheblichen Verspätungen werden seitens der DB Netz AG infrastrukturelle Maßnahmen nur in geringem Umfang vorgeschlagen, weil mittel- bis langfristig der Ausbau für den Rhein-Ruhr-Express (RRX), ein anspruchsvolles Betriebskonzept mit sechs Regionalexpress-Linien, geplant ist. Zwar könnte es auch kurzfristige Maßnahmen wie z. B. den Bau einer Überleitverbindung in Mülheim-Heißen geben, aber da deren Realisierung an die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Duisburg gekoppelt ist, muss laut DB Netz AG auf diese Verbesserung bis zum Jahr 2020 gewartet werden. Zwar ermöglicht die ESTW-Technik im Prinzip eine höhere Leistungsfähigkeit des Netzes, aber gleichzeitig sorgen enge Vorgaben der IT-Technik im Zusammenhang mit enormen Kosten auch bei der Umsetzung von eigentlich weniger umfangreichen Einzelmaßnahmen (z. B. hier der zusätzliche Einbau von zwei Weichen) dafür, dass Netzausbau und -ertüchtigung nur sehr langsam und kostenaufwändig realisiert werden können – ein grundsätzliches, bis heute ungelöstes Problem. Auch die parallel nördlich durch das Ruhrgebiet verlaufende Strecke über Oberhausen, Gelsenkirchen und Herne bietet kaum Entlastung, beispielsweise für neue Wettbewerber im Fernverkehr, weil sie ebenfalls sehr stark ausgelastet ist. Zudem ist der einst sehr wichtige Bahnhof in Essen-Altenessen trotz ähnlichen Erschließungspotentials wie Essen-Hauptbahnhof 1999 zum reinen Nahverkehrsbahnhof mit verkürzten Bahnsteigen rückgebaut worden, so dass auf der Alternativstrecke die Stadt Essen von Fernzügen nur ohne Halt durchfahren werden kann.

Die DB Netz AG hat der Bundesnetzagentur im Jahr 2015 mitgeteilt, dass sie die Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt/Main für überlastet erklärt. Diese ist, wie auch die beiden Parallelstecken zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar, ebenfalls an der Kapazitätsgrenze angelangt und erlaubt täglich nur noch wenige zusätzliche Trassen für Gelegenheitsverkehre. Neben kleineren betrieblichen Verbesserungsmöglichkeiten gibt es hier neun zu lange Blockabschnitte, mit deren Verkürzung eine höhere Kapazität und Betriebsqualität erreicht werden könnte. Anders als bei der Beseitigung der ebenfalls problematischen niveaugleichen Abzweigungen, welche nur durch größere bauliche Maßnahmen beseitigt werden können, könnten die Blockabschnitte deutlich einfacher verdichtet werden: Aber auch hier treten wieder die schon bei der Rhein-Ruhr-Strecke erwähnten IT-Probleme bezüglich der Änderung von Signalanlagen auf, welche eine zügige Umsetzung dieser Maßnahmen verhindern.

Langfristig ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt/Main geplant: Wegen der damit möglichen stärkeren Entmischung langsamer und schneller Verkehre ist der Neubau dieser Strecke zusammen mit dem Ausbau der ebenfalls teilweise überlasteten Bahnstecke Frankfurt/Main – Fulda dringend erforderlich, um das Schienenverkehrsaufkommen in Deutschland insgesamt deutlich erhöhen zu können. Diese Maßnahme befindet sich allerdings noch in der Planungsphase.

3.5 Zugang für den Fernverkehr zu Netzen des Regionalverkehrs trotz fehlender Sicherheitsgenehmigung

In 2015 hatte die Bundesnetzagentur erstmals die Frage zu klären, ob ein Betreiber der Schienenwege, bei dem bisher nur Nahverkehre unterwegs sind, sich um eine Sicherheitsbescheinigung bemühen muss, weil bei ihm

künftig ein Verkehrsunternehmen auch Fernverkehr fahren möchte. Sobald Fernverkehr gefahren wird, ist dafür ein anspruchsvolleres Sicherheitsmanagement einzurichten, so dass sich Aufwand und Kosten des Infrastrukturbetriebs deutlich erhöhen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte die betreffende Strecke von der Deutschen Bahn AG gepachtet. Abgesehen von der Sicherheitsgenehmigung für den Fernverkehr hätten die beantragten Zugfahrten auf der Strecke durchgeführt werden können.

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) benötigen Infrastrukturbetreiber grundsätzlich eine Sicherheitsgenehmigung. Eine Ausnahme gilt für Betreiber von Netzen des Regionalverkehrs. Auf Netzen des Regionalverkehrs sollte dementsprechend kein Fernverkehr stattfinden. Im konkreten Fall wollte ein Verkehrsunternehmen in den Wettbewerb zur DB Fernverkehr AG treten und hatte seine geplanten Fahrten als Fernverkehr angemeldet.

Fernverkehr liegt nach dem AEG dann vor, wenn die Mehrzahl der Reisenden eine Strecke von mehr als 50 Kilometern oder eine Reisezeit von mehr als einer Stunde zurücklegt. Diese Definition erscheint aber im Hinblick auf Sicherheitsaspekte wenig relevant. Angesichts vieler Zwischenhalte war unklar, ob es sich tatsächlich um einen Fern- oder Regionalverkehr handelt. Eine Definition, welche die Trennlinie zwischen Nah- und Fernverkehr vor dem Hintergrund unterschiedlicher Sicherheitsanforderungen festlegt, existiert im geltenden Eisenbahnrecht nicht.

Das Infrastrukturunternehmen hat den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen mit der Begründung abgelehnt, dass es nach geltendem Recht in zulässiger Weise nicht über eine Sicherheitsgenehmigung im Hinblick auf den Fernverkehr verfüge und wegen der damit verbundenen Kosten auch keine beantragen wolle. Die Bundesnetzagentur hat wegen darauf gestützten beabsichtigten Trassenablehnungen ein Verwaltungsverfahren geführt. Noch vor Ablauf der gesetzlichen Prüffrist hat der Zugangsberechtigte allerdings erklärt, dass er für den Netzfahrplan 2016 kein Interesse mehr an der Durchführung von Fahrten habe. Das Verfahren war daher einzustellen.

Die Bundesnetzagentur hat daraufhin die Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gesucht. Es besteht Einigkeit, dass grundsätzlich Zugang zur Infrastruktur zu gewähren ist. Eine pragmatische Einzelfalllösung könnte darin liegen, Zugtrassen auf Netzen des Regionalverkehrs als Nahverkehr anzumelden und dazu von vornherein eine enge Abstimmung mit dem Betreiber der Schienenwege und den zuständigen Behörden zu suchen. Mittelfristig ist eine Rechtsänderung geplant, die europäische Vorgaben korrekt umsetzt.

C Zugang zu Serviceeinrichtungen

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Serviceeinrichtungen

Zusätzlich zu den Aufgaben im Bereich des Zugangs zu Schienenwegen prüft die Bundesnetzagentur die Einhaltung eisenbahnrechtlicher Vorgaben für den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen. Einen Schwerpunkt der Arbeit bilden die Prüfung von Nutzungsbedingungen und das Tätigwerden der Behörde zur Vermeidung oder Beseitigung von Verstößen gegen die Zugangsrechte.

Ein besonderes Augenmerk lag auf der Prüfung beabsichtigter Zugangsablehnungen von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) (vgl. Kapitel II C 3.2).

In einer verwaltungsrechtlichen Auseinandersetzung beschäftigte sich die Bundesnetzagentur mit der Vermeidung der Einschränkung der Zugangsrechte für Unternehmen, die Güter befördern lassen wollen, den sogenannten Verladern (vgl. Kapitel II E 6).

Im Verfahren zur Durchsetzung von Nutzungsbedingungen gegenüber trimodalen Güterterminals gab es im November 2015 eine gerichtliche Entscheidung (vgl. Kapitel II E 5).

Im Zusammenhang mit dem Eintritt eines Wettbewerbers in den Autozugverkehr zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) erlangte die Bundesnetzagentur eine Einigung mit der DB Fernverkehr AG im Wege eines öffentlich-rechtlichen Vertrags über die Nutzung des Kfz-Wartebereichs durch die Kunden von Wettbewerbern der DB Fernverkehr AG (vgl. Kapitel II C 3.1).

Das Erstellen von Nutzungsbedingungen ist insbesondere für das Erreichen der Ziele aus § 1 Abs. 1 AEG und die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs von besonderer Bedeutung. Hat sich ein EIU auf verbindliche Zugangsregelungen festgelegt, muss es diese gegenüber allen Nutzern anwenden. Für die Zugangsberechtigten wird die Transparenz der Rahmenbedingungen des Zugangs und somit die Planungssicherheit erhöht.

Bis zum 31. Dezember 2015 wurden der Bundesnetzagentur insgesamt 363 NBS-Erstaufstellungen vorgelegt.

2. Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

2.1 Bremische Hafeneisenbahn und BLG Autoterminal Bremerhaven

Die Bremische Hafeneisenbahn (BHE) schließt das Verfahren zur Zuweisung von Nutzungen für die jeweils nächste Netzfahrplanperiode gewöhnlich um etwa zwei Wochen früher ab, indem sie den Zugangsberechtigten die Nutzungsangebote bereits spätestens am 30. September jeden Jahres vorlegt.

Der frühere Abschluss von Nutzungsvereinbarungen entspringt einem Wunsch der Kunden und unterstützt die fristgerechte und vollständige Vorbereitung der bevorstehenden Netzfahrplanperiode.

Von Bedeutung ist, dass mit dem BLG Autoterminal Bremerhaven GmbH & Co. KG (BLG) ein Terminal, welches an die Infrastruktur der Bremischen Hafeneisenbahn anschließt, Nutzungsbedingungen aufgestellt

hat. Das Terminal der BLG ist eines der wesentlichen Terminals für den Umschlag von Neuwagen in Deutschland. Die Verladung für Kfz-Hersteller wie Porsche, VW, BMW und Mercedes für den Ex- und Import finden in diesem Terminal statt. Die Nutzungsbedingungen sehen ein Verfahren zur Bearbeitung von Anmeldungen vor, dass dem der BHE zeitlich vorausgeht. Die Nutzungen können dadurch aufeinander abgestimmt werden.

Die BHE hatte die Nutzungsbedingungen für ihre Serviceeinrichtungen mit Wirkung vom 1. Juni 2015 geändert. Änderungen zu den Entgelten traten am 1. Juli 2015 in Kraft. Die wesentlichste Neuerung ist das Vorziehen des Anmeldeverfahrens für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode um etwa zwei Wochen. Dabei galt es sicherzustellen, dass die Zuweisungs- und ggf. Ablehnungsentscheidungen der BHE erst getroffen werden, nachdem die Zugangsberechtigten mit der DB Netz AG die Trassenverträge zum Netzfahrplan geschlossen haben. Der Abschluss des Netzfahrplans ist von Bedeutung, weil die Nutzungen der Serviceeinrichtungen der BHE regelmäßig mit einer Zugtrasse von der bzw. zur DB Netz AG enden bzw. beginnen. Dadurch stellt die BHE eine effiziente Kapazitätsplanung sicher.

Zum 1. Juli 2015 traten die Nutzungsbedingungen der BLG erstmalig in Kraft. Schwerpunkte der Prüfung durch die Bundesnetzagentur waren das Verfahren für die Bestellung von Slots und die Öffnungszeiten. Das Anmeldeverfahren endet vor demjenigen der BHE mit dem Abschluss von Nutzungsvereinbarungen. Dadurch finden bereits zugewiesene Terminal-Slots Eingang in die Kapazitätsplanung und -zuweisung der vorgelagerten Hafeneisenbahn der BHE.

Die Bundesnetzagentur beobachtet die von der BLG aufgestellten Öffnungszeiten aufmerksam. Insbesondere die gewählte *kategorische* Schließung zu bestimmten Zeiten und die Entgeltregelungen in Verbindung mit der Öffnung außerhalb der regelmäßigen Öffnungszeiten erscheinen vor dem Hintergrund der gesetzlichen Forderung, dass Serviceeinrichtungen grundsätzlich jederzeit diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen sollen, zugangsrechtlich kritisch. In der bisherigen Praxis gab es bisher jedoch keine konkreten Beschwerden über einen mangelhaften Zugang zum Terminal.

2.2 NBS der DB Netz AG

Die DB Netz AG hat der Bundesnetzagentur im Oktober 2015 die von ihr beabsichtigten Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS 2017) sowie ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB 2017) zur gesetzlich vorgeschriebenen Vorab-Kontrolle vorgelegt. Beide Regelwerke enthalten Vorgaben für den Zugang zu den betriebenen Serviceeinrichtungen bzw. Schienenwegen und sollen mit Wirkung zum 12. April 2016 in Kraft treten. Die Bundesnetzagentur hat den von der DB Netz AG beabsichtigten Streichungen der Anforderungen an Probefahrten im netzzugangsrelevanten Regelwerk (Richtlinie 810.0400), welches als Anlage Bestandteil der NBS bzw. SNB ist, widersprochen.

Probefahrten sind z. B. notwendig, um die Kompatibilität von neuen, noch nicht zugelassenen Fahrzeugen mit der Infrastruktur zu testen. Diese Fahrten betreffen nicht nur das Schienennetz, sondern – zumindest zu Beginn und zum Ende einer Fahrt – regelmäßig auch die Serviceeinrichtungen. Sie können aber auch gänzlich in diesen stattfinden. Bei den beabsichtigten Streichungen handelt es sich aus Sicht der Bundesnetzagentur um zugangsrelevante Angaben, welche für alle Zugangsberechtigten gleiche Anwendung finden müssen und folgerichtig in die Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind. Eine Beschränkung des Zugangsrechts auf bestimmte Verkehrsarten ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht angelegt. Die Herausnahme der

Vorschriften aus den NBS und SNB könnte dazu führen, dass die DB Netz AG die Verfahrens- und sonstigen Anforderungen an Probefahrten gegenüber verschiedenen Zugangsberechtigten unterschiedlich ausgestaltet. Die Streichungen bergen daher die Gefahr einer Diskriminierung und sind somit eisenbahnrechtswidrig.

Aufgrund des Widerspruchs der Bundesnetzagentur können die Nutzungsbedingungen der DB Netz AG im Hinblick auf die beabsichtigten Streichungen der Anforderungen an Probefahrten nach § 14e Abs. 3 Nr. 2 AEG nicht in Kraft treten.

2.3 Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG

Im November 2015 hat die DB Station&Service AG der Bundesnetzagentur die von ihr beabsichtigten Änderungen ihrer Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (INBP) zur Prüfung vorgelegt. Die INBP regeln den Zugang zu den von der DB Station&Service AG betriebenen Personenbahnhöfen. Das entsprechende Regelwerk soll ab Mitte April 2016 gelten (INBP 2016).

Eine wesentliche Änderung war die Einführung der verbindlichen Nutzung des „Stationsportals“. Das neu eingerichtete Stationsportal der DB Station&Service AG wurde zur elektronischen Anmeldung von Stationshalten und zum elektronischen Vertragsschluss über das Internet entwickelt. Es soll Anmeldungen bzw. Vertragsabschlüsse per E-Mail, Fax und auf schriftlichem Wege ersetzen. Lediglich für Vertragsabschlüsse zum Netzfahrplan können weiterhin auch schriftliche Verträge geschlossen werden.

Die Bundesnetzagentur hat den beabsichtigten Regelungen zur Anmeldung bzw. zur Annahme von Angeboten zur Stationsnutzung trotz genereller Befürwortung des Systems in einem Teilaspekt, der Regelungen für den Fall des technischen Ausfalls des sog. „Stationsportals“, widersprochen. Damit können diese nicht in Kraft treten.

Mit Inkrafttreten der INBP 2016 sollten Anmeldungen für Stationshalte und Vertragsabschlüsse (mit der genannten Ausnahme) ausschließlich über das Stationsportal erfolgen. Anmeldungen und Annahmen von Angeboten per E-Mail, Fax oder auf schriftlichem Wege wären gemäß den beabsichtigten Regelungen nur noch erlaubt gewesen, wenn das Stationsportal aufgrund eines technischen Ausfalls für mehr als 48 Stunden nicht erreichbar gewesen wäre und die Gefahr einer nicht fristgerechten Anmeldung bzw. Annahme gedroht hätte. Die Rückfallebene für die Nutzung der anderen Anmeldeformen wäre unter diesen Bedingungen erheblich eingeschränkt gewesen.

Diese Einschränkung widerspricht den eisenbahnrechtlichen Vorgaben, wonach Zugangsberechtigte jederzeit Stationshalte anmelden und Verträge nur innerhalb von fünf Werktagen geschlossen werden dürfen. Im Rahmen der Anhörung hat die Bundesnetzagentur auf ihre erheblichen Bedenken hingewiesen. Die DB Station&Service AG war zwar zu einer Änderung bereit. Diese genügte den eisenbahnrechtlichen Anforderungen jedoch nicht. Daher hat die Bundesnetzagentur den beabsichtigten Regelungen widersprochen. Das von der DB Station&Service AG angestrengte gerichtliche Eilverfahren gegen diese Entscheidung wurde zugunsten der Auffassung der Bundesnetzagentur in der ersten Instanz beendet.

3. Weitere Verfahren

3.1 Regelungen für die Zu- und Abführung von Kfz zu den Autozug-Verladerampen in Niebüll und Westerland

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte Anfang 2015 zwei Entscheidungen der Bundesnetzagentur, nach denen Wettbewerbsunternehmen, die neben dem bisherigen Angebot der DB Fernverkehr AG alternative Autozugverbindungen von und nach Sylt anbieten möchten, diskriminierungsfreier Zugang zu den Verladerampen des sogenannten Sylt-Shuttles gewährt werden muss. Bislang offen geblieben war die Frage, ob auch die den Verladerampen vorgelagerten asphaltierten Flächen für die Zu- und Abführung von Kraftfahrzeugen (Verkehrsflächen) vom eisenbahnrechtlichen Zugangsrecht umfasst sind. Die DB Fernverkehr AG, die diese Serviceeinrichtungen in Niebüll und Westerland (Sylt) betreibt, bestreitet dies, während die Bundesnetzagentur diese Flächen als notwendigen Bestandteil der gesamten Verladeanlage ansieht.

Die DB Fernverkehr AG und die Bundesnetzagentur haben sich darauf verständigt, die Frage der Zu- und Abführung von Kraftfahrzeugen in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zu regeln. Dieser Vertrag tritt an die Stelle einer hoheitlichen Entscheidung und hat bindenden Charakter. Das in dem Vertrag enthaltene Konzept sieht Folgendes vor:

Wettbewerbsunternehmen bekommen von der DB Fernverkehr AG einen Mustervertrag für die Nutzung der Verkehrsflächen angeboten. Darin ist festgelegt, unter welchen Bedingungen die Kunden der verschiedenen Anbieter von Autozugverbindungen die Fahrspuren mit ihren Kraftfahrzeugen nutzen dürfen. Weitere Regelungsgegenstände des öffentlich-rechtlichen Vertrages und des Musternutzungsvertrages sind:

- die Dimensionierung der Zuführung von Kraftfahrzeugen: Anzahl der zu nutzenden Fahrspuren, Beginn und Ende der Nutzungszeit vor der Abfahrt eines Zuges,

- der Ticketverkauf,

- die Nutzung des Wegeleitsystems (Ampel- und Schrankenanlagen),

- die Nutzungsentgelte.

Einem Wettbewerbsunternehmen ist laut Musternutzungsvertrag die Aufstellung von Kassenautomaten gestattet. Auf Wunsch des Wettbewerbsunternehmens wird auch der personenbediente Ticketverkauf in den Serviceeinrichtungen in Niebüll und Westerland ermöglicht.

Die Laufzeit des öffentlich-rechtlichen Vertrages beträgt ein Jahr, also bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2016 am 9. Dezember 2016. Durch die vertragliche Regelung wurde für Wettbewerbsunternehmen Rechtssicherheit für die im Dezember 2015 beginnende Netzfahrplanperiode geschaffen. Die vertraglichen Regelungen klären die wesentlichen Fragen der Zu- und Abführung von Kraftfahrzeugen, insbesondere welche Bereiche der Verkehrsflächen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden können (z. B. welche Spuren ihnen in den Wartebereichen zur Verfügung stehen) und in welchem Umfang die Nutzung erfolgen darf (z. B. ist die Zuführung der Fahrzeuge zu den Zügen erlaubt, parken aber nicht).

Nach derzeitiger Marktlage im April 2016 beabsichtigt das Unternehmen RDC Deutschland GmbH kurzfristig die Aufnahme des Verkehrsbetriebes. Dabei wird auch die Zuführung der zu befördernden Kfz zu den Verladerampen eine wichtige Rolle spielen.

Die Erfahrungen der Netzfahrplanperiode 2016 können genutzt werden, um zu beurteilen, inwieweit sich die gefundenen Regelungen zum Betriebskonzept bewährt haben. Bei positiven Erfahrungen kann der öffentlich-rechtliche Vertrag mit Zustimmung beider Parteien für weitere Netzfahrplanperioden verlängert werden. Möglich bleibt aber auch eine endgültige regulatorische Klärung der Frage des Zugangs zu den Verkehrsflächen, nachdem der Vertrag ausgelaufen ist.

Im Gegenzug zu den Verpflichtungen der DB Fernverkehr AG hat die Bundesnetzagentur ein auf den Zugang zu den Verkehrsflächen gerichtetes Verwaltungsverfahren nach § 14f Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in diesem Punkt beendet.

3.2 Prüfung von Zugangsentscheidungen/Nutzungskonflikte in Serviceeinrichtungen

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen im Zusammenhang mit beantragten Zugtrassen für den Netzfahrplan sehen einige marktrelevante Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) eine Antragsfrist vor. Ziel soll sein, vor Beginn der Netzfahrplanperiode über alle beantragten Nutzungen in einem gemeinsamen Verfahren entscheiden zu können. Diese Vorgehensweise ermöglicht grundsätzlich eine Abstimmung in Konfliktfällen und unterstützt die Erfüllung der gesetzlichen Forderung, möglichst allen Anträgen zu entsprechen. Stehen beantragte Nutzungen miteinander im Konflikt und kann keine einvernehmliche Lösung zwischen den Beteiligten gefunden werden, haben die EIU zu entscheiden, welchem Zugangsberechtigten ein Nutzungsvertrag anzubieten ist und welcher Antrag abzulehnen ist. Hierfür wenden sie die Vorrangregeln an, die in ihren Nutzungsbedingungen enthalten sind.

Die EIU haben ihre Entscheidung über die Ablehnung zunächst der Bundesnetzagentur mitzuteilen. Diese muss innerhalb von 10 Arbeitstagen die Rechtmäßigkeit der Ablehnung prüfen. Zwei Betreiber von Serviceeinrichtungen teilten der Bundesnetzagentur die Absicht mit, insgesamt 54 Nutzungsanträge für den Netzfahrplan 2016 abzulehnen. In den Vorjahren belief sich die Anzahl auf bis zu 15 Fälle, die im Wesentlichen in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG und in einigen Fällen auf der Infrastruktur der Bremischen Hafeneisenbahn auftraten.

Die DB Netz AG konnte in diesem Jahr zum Abschluss des Zuweisungsverfahrens in elf Nutzungskonflikten im Raum Ingolstadt und Stendal keine einvernehmliche Lösung der Zugangsberechtigten erreichen. Die DB Netz AG entschied anhand der in ihren Nutzungsbedingungen festgelegten Vorrangregelungen, welche Anträge abgelehnt werden sollten und teilte der Bundesnetzagentur die von ihr getroffenen beabsichtigten Entscheidungen mit. In neun Konfliktfällen entschied das höhere Gebot darüber, welchem Antrag Vorrang einzuräumen war. Die Bundesnetzagentur widersprach den Entscheidungen der DB Netz AG nicht.

In Niebüll und Westerland betreibt die DB Fernverkehr AG die Einrichtungen, die Kraftfahrzeuge zum Auffahren auf die Eisenbahnwaggons benötigen (sog. „Sylt-Shuttle Rampen“). Aufgrund der nun eingetretenen Konkurrenzsituation, kam es bei den Anträgen auf Nutzungen der „Sylt-Shuttle Rampen“ erstmals zu Konflikten. Sie erzielte in 43 Nutzungskonflikten keine Einigung zwischen den beteiligten Zugangsberechtigten.

In 24 Nutzungskonflikten konnte der Zugangsberechtigte keine Vereinbarung über eine korrespondierende Zugfahrt vorlegen. Das war für die Ablehnung dieser Anträge entscheidend. Diesen Ablehnungen widersprach die Bundesnetzagentur nicht. In den verbleibenden 19 Fällen lag kein Konflikt mit einer anderen Nutzung vor. Die DB Fernverkehr AG führte als Grund für ihre Ablehnung an, dass die Antragstellerin, die RDC Deutschland GmbH, bislang keine Sicherheitsbescheinigung vorgelegt habe. Die Bundesnetzagentur widersprach im November 2015 in allen 19 Fällen der beabsichtigten Ablehnung der DB Fernverkehr AG. Es ist zwar zutreffend, dass vor der tatsächlichen Durchführung von Eisenbahnverkehren eine Sicherheitsbescheinigung vorliegen muss. Jedoch ist nach Ansicht der Bundesnetzagentur in den Fällen, in denen die Fahrten nicht selbst, sondern von einem anderem EVU (Drittunternehmen) durchgeführt werden, maßgeblicher Zeitpunkt für die Vorlage der Sicherheitsbescheinigung des Drittunternehmens derjenige, zu dem der Eintritt des Drittunternehmens in den Nutzungsvertrag verlangt wird. Dies war in dem zu beurteilenden Fall noch nicht geschehen, so dass der Abschluss des Nutzungsvertrages nicht abgelehnt werden durfte.

Sowohl zwischen den Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen der BHE als auch zwischen den Anträgen auf Nutzung der BLG traten keine Nutzungskonflikte auf. Alle Anträge zum Netzfahrplan konnten realisiert werden.

4. Sonstige Aktivitäten

4.1 Ticketverkauf in Bahnhofsgeschäften

Die WestfalenBahn GmbH (WFB) informierte die Bundesnetzagentur am 15. Mai 2015 darüber, dass sie ab Mitte Dezember 2015 den Betrieb auf der Emsland- und der Mittellandstrecke (Münster – Emden und Rheine – Braunschweig) aufnehmen wird. Mit dem Verkehrsvertrag mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der Region Hannover, dem Zweckverband Großraum Braunschweig und dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wurde die WestfalenBahn GmbH für beide Linien verpflichtet, auch personenbedienten Fahrkartenverkauf von Nahverkehrsfahrkarten in bestimmten Tarifen anzubieten.

Das Vertriebskonzept der WestfalenBahn GmbH sah vor, die Tickets über Ladengeschäfte in den Bahnhöfen der DB Station&Service AG, wie z. B. Kioske, Lottoannahmestellen, Zeitschriftenhändler oder Bäckereien, zu verkaufen. Dieses Konzept lehnte die DB Station&Service AG zunächst ab. Sie verwies dabei auf die deutschlandweit mit den Mietern von Geschäftsräumen in ihren Personenbahnhöfen vereinbarten Sortimentsbeschränkungen. Diese sollen dazu dienen, die Struktur eines Bahnhofes zu erhalten und Reisende nicht zu verwirren. Zudem bot die DB Station&Service AG der WestfalenBahn AG für alle angefragten Standorte an, für die Zwecke des Fahrkartenvertriebs geeignete Flächen anmieten zu können.

Die Bundesnetzagentur gab der DB Station&Service AG die Möglichkeit, zu dem Sachverhalt Stellung zu nehmen und verwies darauf, dass das Recht, Fahrkarten zu verkaufen, zum Kernbestand des eisenbahnrechtlichen Zugangsrechts gehört. Das Prinzip des Sortimentsschutzes wird an vielen Bahnhöfen von Unternehmen des DB-Konzerns durchbrochen. Denn auch Unternehmen des DB-Konzerns vertreiben Tickets in sogenannten Shop-in-Shop-Lösungen oder über sogenannte DB-Stores.

Daraufhin sagte die DB Station&Service AG zu, der WestfalenBahn GmbH den Verkauf von Tickets in den Geschäften von Mietern in ihren Bahnhöfen zu erlauben.

D Prüfung von Entgelten

1. Überblick über die Aktivitäten der Entgeltregulierung

Im Bereich der Entgeltregulierung liegt weiterhin der Fokus auf der Überprüfung der Eisenbahnrechtskonformität der von den Infrastrukturbetreibern erhobenen Entgelte. Im Jahr 2015 war die Tätigkeit der Bundesnetzagentur deutlich durch den Abschluss der Entgelthöhenprüfung bei der DB Netz AG geprägt.

Darüber hinaus hat die Bundesnetzagentur den Prozess zur Einführung eines neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG weiterhin konstruktiv begleitet. Gegenwärtig plant die DB Netz AG dieses mit der Netzfahrplanperiode 2017/2018 einzuführen. Im Mittelpunkt dieses neuen Entgeltsystems steht die europarechtlich vorgesehene Orientierung der Trassenentgelte an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, die um marktsegmentspezifische und tragfähigkeitsorientierte Vollkostendeckungsaufschläge ergänzt werden. Mit dem Wechsel von einer streckenkategorienorientierten hin zu einer marktsegment- bzw. nachfrageorientieren Preislogik werden die wesentlichen Weichen für wettbewerbsorientierte Preise gelegt. Im Mittelpunkt der Tätigkeit der Bundesnetzagentur stand die Begleitung der Marktkonsultation.

Bei den Betreibern der Schienenwege hat die Bundesnetzagentur im Jahr 2015 mit der sog. „Entgeltlistenaktion“ ein Verfahren aus dem Jahr 2014 fortgeführt. Ziel ist, kleine Betreiber der Schienenwege von der jährlichen Mitteilung der Liste der Entgelte zu befreien. Damit wird bürokratischer Aufwand vermieden und gleichzeitig Rechtssicherheit für alle Marktteilnehmer sowie Mindeststandards für die Darlegung von Trassenentgelten erreicht.

Auf Grundlage der für die Netzfahrplanperiode 2015/2016 eingegangenen Entgeltmitteilungen der Betreiber der Schienenwege hat die Bundesnetzagentur einen erheblichen Anteil aller Betreiber von der gesetzlichen Mitteilungspflicht bezüglich der Liste der Entgelte befreien können.

Auch im Jahr 2015 sind bei der Bundesnetzagentur wieder Beschwerden gegen Entgeltregelungen von Eisenbahninfrastrukturbetreibern durch Zugangsberechtigte vorgetragen worden. Aufgrund von Beschwerden über die Nutzungsbedingungen für die GSM-R-Nebenleistung und die zur Inanspruchnahme der Nebenleistung verlangten Entgelte hat die Bundesnetzagentur ein Verfahren eröffnet. In diesem sollen die Struktur und die Höhe des Entgeltes überprüft werden.

Auch gegen nicht-bundeseigene Infrastrukturbetreiber wurden Verfahren aufgrund von Beschwerden der Zugangsberechtigten eingeleitet und abgeschlossen. Die Bundesnetzagentur hatte auf Veranlassung eines Zugangsberechtigten die Entgelte und die entgeltbestimmenden Kosten der Zossenrail Betriebsgesellschaft mbH untersucht, da diese auf der von ihr betriebenen Strecke – im Ergebnis zulässigerweise – einen Preisanstieg um das 4,5fache vorsah. Im Ergebnis konnten keine Verstöße gegen die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen festgestellt werden.

Die Bundesnetzagentur hat zudem auf Grundlage verschiedener Beschwerden von Zugangsberechtigten die Entgelt-Komponente der sog. „Ladestellenbezirksfahrten“ im Preissystem der Hamburg Port Authority (HPA) untersucht und mit einem Bescheid für eisenbahnrechtswidrig erklärt.

2. Entgeltprüfungen im Einzelnen

2.1 DB Netz AG – Trassenpreissystem 2011-Bescheid

Im Berichtsjahr hat die Bundesnetzagentur die Prüfung der Entgelthöhen der DB Netz AG im Trassenpreissystem 2011 mit der Feststellung abgeschlossen, dass die Entgelte den eisenbahnrechtlichen Vorgaben entsprachen. Die Bundesnetzagentur hat dazu nach dem eisenbahnrechtlichen Prüfmaßstab die in Summe der dem Unternehmen entstehenden Kosten für den Betrieb des Schienennetzes zuzüglich einer marktüblichen Rendite umfangreich geprüft. Dabei wurde eine sowohl zufallsbezogene als auch risikoorientierte Stichprobenprüfung der Kosten der Pflichtleistungen durchgeführt. Basierend auf der Analyse des unternehmerischen Rechnungswesens wurden dabei Sachverhalte in sämtlichen Kostenbereichen bestimmt. Stellenweise mussten zur Prüfung und systematischen Beurteilung der Stichprobenergebnisse durch die Bundesnetzagentur im Anschluss eigene Bewertungskonzepte entwickelt und angewendet werden. Gleichzeitig wurde im Berichtsjahr die Prüfung der Kapitalbasis abgeschlossen. Eine angemessene Verzinsung auf diese Kapitalbasis ist die zweite bestimmende Einflussgröße auf die Entgelthöhen. Insofern ist die unternehmerische Bilanz mit den tatsächlichen Vermögens- und Finanzpositionen sowie deren Pflichtleistungsbezug der Prüfgegenstand im Rahmen der Kapitalbasis. Dafür wurde neben einer risikoorientierten Stichprobenprüfung ausgewählter Bilanzpositionen auch die Beurteilung des Verzinsungsanspruchs der Eigen- und Fremdkapitalfinanzierungsformen sowie die Bewertung von Schlüssel- und Zuordnungsgrößen zur Ableitung des Pflichtleistungsbezugs der eingesetzten Vermögenswerte und Finanzmittel geprüft und bewertet.

Im Ergebnis des Bescheids wurde die DB Netz AG dazu verpflichtet, die Berechnungen und Darlegungen der Kosten zur Erbringung der regulierten Leistungen zu verbessern. Es wurde festgestellt, dass die Zuordnung von Kosten und Erträgen sowie von Vermögenswerten und Finanzmitteln nicht immer transparent erfolgt. Darüber hinaus zeigten sich zum Teil auch Unterschiede in der Bewertung einzelner Kosten- und Bilanzpositionen zwischen DB Netz AG und Bundesnetzagentur. Daher wurden mit Blick auf die Berechnung der Kosten Anpassungen angeordnet, um ggf. zukünftigen Verstößen des Unternehmens gegen das Eisenbahnrecht vorzubeugen. Gegen die getroffenen Anordnungen hat die DB Netz AG Widerspruch eingelegt, so dass der erlassene Bescheid noch nicht bestandskräftig ist. Ungeachtet dessen hat gegen Jahresende bereits ein Kommunikationsprozess zwischen DB Netz AG und Bundesnetzagentur begonnen, um Möglichkeiten und Konzepte zur Erfüllung der Anordnungen abzustimmen.

2.2 DB Netz AG – Geplantes neues Trassenpreissystem

Im Jahr 2015 hat die Bundesnetzagentur die im Vorjahr von der DB Netz AG begonnene Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems weiterhin intensiv begleitet. Die Bundesnetzagentur nahm an den im Frühjahr durchgeführten Marktkonsultationen teil, bei dem die Marktteilnehmer umfassend über die Weiterentwicklung des Trassenpreissystems informiert wurden. Die DB Netz AG hat in insgesamt drei Konsultationsrunden in insgesamt 17 teils regionalen und teils zentralen Veranstaltungen die Zugangsberechtigten über die Entwicklung des Trassenpreissystems informiert. Aufgabe der Bundesnetzagentur war es, einen tatsächlichen Meinungs- sowie Informationsaustausch zwischen Markt und DB Netz AG zu gewährleisten und neben der eigenen Expertise auch mit „offenen Ohren“ den

Marktteilnehmern vor Ort zur Verfügung zu stehen. Hierzu hat die Bundesnetzagentur an allen Veranstaltungen der DB Netz AG teilgenommen, um auch abseits der eigentlichen Vorträge die Vielzahl an Rückfragen aus behördlicher Sicht zu beantworten.

Im Anschluss wurde von der DB Netz AG ein Stellungnahmeprozess für die Marktteilnehmer initiiert, bei dem Fragen und Meinungen zum neuen Trassenpreissystem eingebracht werden konnten. Die Stellungnahmen wurden zwischen DB Netz AG und Bundesnetzagentur regelmäßig diskutiert. Dabei konnten einige Punkte des neuen Trassenpreissystems noch geschärft oder sinnvolle Änderungen vorgenommen werden, um das neue, nachfrageorientierte System besser an die Marktbedürfnisse anzupassen.

Weiterhin begleitete die Bundesnetzagentur frühzeitig die Implementierung des neu entwickelten Trassenpreissystems in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG. Dieser Prozess wurde im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen. Eine Einführung des neuen Trassenpreissystems zum Netzfahrplanwechsel im Dezember 2016 ist nicht mehr möglich, da aufgrund des hohen Entwicklungsaufwandes und der breiten Beteiligung des Marktes der vorgeschriebene eisenbahnrechtliche Regelprozess nicht eingehalten werden kann. Zudem wird das Inkrafttreten des neuen Trassenpreissystems von der DB Netz AG an das erwartete Eisenbahnregulierungsgesetz gekoppelt, das sich noch im Gesetzgebungsprozess befindet.

2.3 Hamburg Port Authority – Bescheid zu Ladestellenbezirksfahrten

Die Bundesnetzagentur hat in einem am 30. April 2015 ergangenen Bescheid eine im Markt umstrittene Teilkomponente im Entgeltsystem der Hamburg Port Authority (HPA) für ungültig erklärt. Diese hatte der HPA ermöglicht, Fahrzeugbewegungen zwischen definierten Ladestellenbezirken der Hamburger Hafenbahn, den sogenannten Ladestellenbezirksfahrten, mehrfach abzurechnen, sofern die transportieren Wagen mehreren Eingangs- bzw. Ausgangszügen zuzuordnen sind. Das Verfahren war von Amts wegen eröffnet worden, nachdem sich bei der Bundesnetzagentur zwei Zugangsberechtigte über die Abrechnungspraxis der HPA beschwert hatten.

Die Bundesnetzagentur erklärte in ihrem Bescheid die betroffene Teilkomponente für unwirksam, weil sie in den Mehrfachabrechnungen ein Verstoß gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erkannte. Ursprünglich sollte die Teilkomponente infolge des Bescheids zum 1. Januar 2016 außer Kraft treten. Dies hätte der HPA etwa acht Monate Zeit zur Entwicklung einer alternativen, eisenbahnrechtskonformen Preiskomponente gegeben. Im Zusammenhang mit dem von der HPA in dieser Sache initiierten Eilrechtsverfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln setzte die Bundesnetzagentur die Vollziehung des Bescheids allerdings aus. Der HPA soll hierdurch insbesondere die Gelegenheit gegeben werden, der Bundesnetzagentur in dem nun laufenden Widerspruchsverfahren weitere Daten vorzulegen. Die für ungültig erklärte Entgeltkomponente bleibt daher bis auf Weiteres in Kraft.

Im Rahmen des Widerspruchsverfahrens hat die Bundesnetzagentur zudem weitere Sachverhaltsermittlungen aufgenommen, die über den Berichtszeitraum hinaus andauern. Von den Ergebnissen der Folgeermittlungen bzw. von der Entscheidung in einem eventuellen gerichtlichen Hauptsacheverfahren wird es abhängen, ob das Modell der Mehrfachabrechnungen bestehen bleibt.

3. Weitere Verfahren

3.1 DB Station&Service AG- Aktualisierung Stationspreisliste

Mit dem Stationspreissystem bepreist die DB Station&Service AG die Nutzung ihrer Personenbahnhöfe durch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Bundesnetzagentur wurde am 24. Juli 2015 die neue Stationspreisliste, gültig ab 1. Januar 2016 vorgelegt. Im Anschluss an die Vorlage erfolgte eine summarische Prüfung im Rahmen eines behördlichen Vorabprüfungsverfahrens. Die Steigerung der Gesamtbelastung durch die neuen Stationspreise liegt effektiv bei rund 2,45 Prozent. Die Bundesnetzagentur hat den von der DB Station&Service AG beabsichtigten Entgeltänderungen nicht widersprochen.

Die DB Station&Service AG hatte die Bundesnetzagentur bereits vor Eingang der offiziellen Mitteilung frühzeitig in die unternehmerischen Zielsetzungen und preislichen Kalkulationen eingebunden. Wie im vergangenen Jahr beruht die Preisfindung auf einer Mehrjahreskalkulation. Diese basiert auf einer Kostenbetrachtung über drei Jahre (2012, 2013, 2014). Zusätzlich zu der Dynamisierung von zwei Prozent flossen Sondereffekte aus signifikanten Kostensteigerungen in die Kalkulation ein. Dabei handelt es sich um erhebliche Kostenbelastungen, die wegen ihrer Größe bereits jetzt in die Entgeltkalkulation Eingang finden. Die Kostenmehrung wurde der Bundesnetzagentur durch eine entsprechende Kostenaufstellung plausibilisiert.

Die beabsichtigte Preismaßnahme der DB Station&Service AG war in der regulierungsbehördlichen Bewertung in erster Linie daran zu messen, ob die Entgelthöhen mit der tatsächlichen Kostenentwicklung einhergehen. Anhaltspunkt ist der normative Maßstab des § 14 Abs. 5 AEG. Da die Preissteigerungen regional unterschiedlich ausfielen – in einigen Aufgabenträgergebieten war sogar eine sinkende Belastung zu erwarten – wurde ein besonderes Augenmerk auf die Gebiete mit markanten Preissteigerungen gerichtet. Die Bundesnetzagentur ist dementsprechend bereits im Rahmen der Vorgespräche mit der DB Station&Service AG intensiv der Frage nachgegangen, wie die Kostensteigerungen in den am stärksten belasteten Aufgabenträgergebieten zu erklären sind. Die DB Station&Service AG lieferte hierzu detaillierte Angaben zu den Kostenveränderungen. Aus den Angaben wurde ersichtlich, dass zum einen die Kosten in den aufgeführten Aufgabenträgergebieten deutlich gestiegen und zum anderen die kostenmindernden Erlöse (beispielsweise Zuwendungen) im hier gegenständlichen Betrachtungszeitraum der Mehrjahreskalkulation gesunken waren.

Durch das Ausbleiben eines behördlichen Widerspruchs wurde die DB Station&Service AG zudem in die Lage versetzt, im August 2015 ihr „Stationsportal“ zur Anmeldung der Stationshalte im Internet reibungslos einzuführen. Das Stationsportal eröffnet Zugangsberechtigten erstmalig die Möglichkeit, beabsichtigte Halte für das nächste Fahrplanjahr mittels webbasierter Anwendung elektronisch anzumelden sowie zugleich die entsprechenden Stationsnutzungsverträge hierzu abzuschließen. Zuvor erfolgte dies noch über konventionelle Wege (Telefax, E-Mail oder Brief).

3.2 Beschwerde über Nutzungsentgelte für GSM-R-Nebenleistungen

Im Frühjahr 2015 sind bei der Bundesnetzagentur Beschwerden über die Nutzungsentgelte der DB Netz AG über die von ihr angebotene GSM-R-Nebenleistung „Anbindung EVU-Leitstelle“ eingegangen.

Das GSM-R-Mobilfunknetz der DB Netz AG geht über den üblichen Mobilfunkstandard hinaus, indem es eisenbahnspezifische Leistungsmerkmale berücksichtigt. Hauptaufgabe dieses Mobilfunknetzes ist es, die

Verständigung zwischen dem Zugpersonal und den ortsfesten Teilnehmern der betriebsführenden Stellen der DB Netz AG sicherzustellen. Die Kommunikation zwischen dem Zugpersonal und den betriebsführenden Stellen der DB Netz AG muss aus Sicherheitsgründen durch das GSM-R gewährleistet sein, weshalb diese Leistung Teil der Pflichtleistungen ist.

Daneben kann ein Zugangsberechtigter Nebenleistungen zu der eben beschriebenen Hauptleistung dazu buchen, mit deren Hilfe er z. B. die Kommunikation zwischen dem Zugpersonal und seiner eigenen EVU-Leitstelle über GSM-R abwickeln kann. Für die Anbindung der eigenen EVU-Leitstelle ist die Ausstellung einer SIM-Karte mit einer Sonderfunktion erforderlich. Der Erwerb dieser einen SIM-Karte mit der entsprechenden Sonderfunktion führt dazu, dass für alle anderen GSM-R-SIM-Karten des Zugangsberechtigten eine monatliche Flatrate abgerechnet wird.

Die Beschwerdeführer sehen die verlangten Nutzungsentgelte für die in Rede stehende Nebenleistung als zu hoch an. Sie argumentieren damit, dass sie in den mit Mobilfunknetzen zum Teil schwach ausgerüsteten Regionen, in denen sie ihre Verkehrsleistungen erbringen, auf die Nutzung der GSM-R-Nebenleistung angewiesen seien, um ihren eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. Aus diesem Grund wurde die Bundesnetzagentur gebeten, die von der DB Netz AG geforderten Entgelte auf ihre Rechtmäßigkeit hin zu prüfen. Insbesondere wurde um Prüfung gebeten, ob es rechtmäßig sei, aufgrund einer einzigen SIM-Karte mit der Sonderfunktion „Anbindung EVU-Leitstelle“ für alle weiteren von dem Unternehmen betriebenen SIM-Karten jeweils eine Flatrate abzurechnen.

Auf Grundlage der Beschwerden hat sich die Bundesnetzagentur dazu entschlossen, die Entgelte und die Entgeltstruktur für die Nebenleistung, die den Beschwerden zugrunde liegen, einer eingehenden Prüfung mit Hilfe eines Verfahrens nach § 14c AEG zu unterziehen. Im Mittelpunkt hierbei steht die Frage, ob die Höhe der für die Nebenleistung verlangten Entgelte plausibel ist und ob die Entgeltmaßstäbe für die Berechnung des deutschen und des europäischen Eisenbahnrechts für Nebenleistungen eingehalten sind.

Bei der Frage, ob die Höhe der verlangten Entgelte eisenbahnrechtskonform ist, geht es vor allem darum, ob die in die Entgelte einkalkulierten Kosten der Höhe nach gerechtfertigt sind und ob der hierauf erhobene Gewinnzuschlag angemessen ist.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Frage, ob die Form der angebotenen Leistungen eisenbahnrechtskonform ist und die Entgeltkomponenten mit den einschlägigen Entgeltbildungsmaßstäben vereinbar sind.

Bis zum Ende des Berichtszeitraums konnte weder die Berechnung der Entgelte für die GSM-R-Nebenleistung „Anbindung EVU-Leitstelle“ noch deren Struktur hinreichend klar ermittelt werden. Deshalb wird das Verfahren im Jahr 2016 fortgeführt.

3.3 Beschwerdeverfahren Zossenrail

Im Januar 2015 beschwerte sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über die Zossenrail Betriebsgesellschaft mbH (ZRB), da ihrer Ansicht nach die ZRB entgegen anderslautender Erklärung und in unzulässiger Weise ihre Entgelte erheblich erhöht habe (um den Faktor 4,5). Das EVU zweifelte dabei die Einhaltung des gesetzlich festgelegten Verfahrensgangs sowie die Zulässigkeit der neuen Entgelthöhen an.

In einem umfangreichen und langwierigen Verfahren wurde durch die Bundesnetzagentur eine Vielzahl an Informationen, Stellungnahmen und Nachweisen eingeholt, um eine präzise Prüfung der erhobenen Vorwürfe zu ermöglichen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass tatsächlich eine deutliche Erhöhung der Entgelte vorgenommen worden war. Jedoch konnten nach Auswertung aller zur Verfügung stehenden Daten und Belege keine Anhaltspunkte für eine eisenbahnrechtswidrige Berechnung dieser Entgelte festgestellt werden. Auch das Verfahren zur Änderung der Entgelte war entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und im Rahmen der entsprechenden Fristen durchgeführt worden.

3.4 Abschluss des Verfahrens mit EWG Husum

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im SPNV-Vergabeverfahren „Netz West“ in Schleswig-Holstein überprüfte die Bundesnetzagentur die Entgeltregelungen eines in diesem Zusammenhang relevanten Werkstattbetreibers.

Das SPNV-Vergabeverfahren „Netz West“ in Schleswig-Holstein umfasste die Regionalexpress-Linie Hamburg – Westerland/Sylt sowie eine Verstärker- und eine Ergänzungslinie. Das Land Schleswig-Holstein schrieb diese Verkehre neu aus. Der geplante Betriebsstart liegt im Dezember 2016. Der auf neun Jahre angelegte Verkehrsvertrag wurde mittlerweile an die DB Regio AG vergeben. Bislang betreibt die Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) die Verkehre auf der Linie. Die Fahrzeuge werden in der Eisenbahnwerkstatt Husum gewartet, die von der EWG Husum GmbH (EWG), einer Schwestergesellschaft der NOB, betrieben wird. Aufgrund dieser Konstellation hatten der Aufgabenträger (NAH.SH GmbH) sowie die an der Teilnahme am Vergabeverfahren interessierten EVU ein besonderes Interesse daran, dass die Nutzung der Werkstatt zu angemessenen und diskriminierungsfreien Konditionen zur Verfügung steht.

Auf Anregung der NAH.SH GmbH überprüfte die Bundesnetzagentur daher die Struktur und Höhe der Entgelte für die Eisenbahnwerkstatt Husum. Die EWG veranlasste im Zusammenhang mit dieser behördlichen Prüfung eine strukturelle Änderung der Preiskalkulation. Bisher verlangte die EWG hinsichtlich regelmäßig für die SPNV-Fahrzeuge bereitgestellter Werkstattgleise die gleichen Entgelte wie für schwächer ausgelastete sonstige Werkstattgleise, die speziell für kurzfristige Fahrzeugreparaturen bereitgehalten werden. Die Bundesnetzagentur schlug demgegenüber eine separate preisliche Abbildung der verschiedenen Werkstattgleise vor. Die EWG erklärte sich mit einem entsprechenden Vorgehen einverstanden und reichte eine entsprechend neu kalkulierte Entgeltliste ein. Hierdurch konnte eine Absenkung der Entgelte für die planbaren Werkstattleistungen erreicht werden.

Im Übrigen waren die Entgeltkalkulation sowie der vom Unternehmen beabsichtigte Renditeansatz zunächst ebenfalls Gegenstand der behördlichen Fragen. Vor dem Hintergrund der durch das Inkrafttreten des Neunten Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes geänderten Rechtslage, wonach der bislang für alle Serviceeinrichtungen geltende Entgeltmaßstab aus § 14 Abs. 5 AEG nicht mehr auf Wartungseinrichtungen anzuwenden ist, hat die Bundesnetzagentur jedoch zuletzt auf vertiefende Prüfschritte verzichtet. Somit blieb es bei der Änderung der Entgeltstruktur, während das Entgeltniveau zunächst nicht weiter untersucht wurde.

4. Sonstige Aktivitäten

4.1 Entgeltlistenaktion (Befreiungen)

Im Jahr 2014 hatte die Bundesnetzagentur eine „Entgeltlistenaktion“ gestartet, in der sie alle Betreiber der Schienenwege (BdS), die Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits aufgestellt haben, aufgefordert hat, fristgerecht eine Mitteilung der Liste der Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2015/2016 abzugeben.

Die Bundesnetzagentur hat im Berichtsjahr 2015 die auf ihre Aufforderung hin eingegangenen Mitteilungen für die Netzfahrplanperiode 2015/2016 in Verfahren nach § 14e Abs. 1 Nr. 4 AEG auf ihre Eisenbahnrechtskonformität hin geprüft. Bei den übersandten Mitteilungen war eine sehr unterschiedliche Datenqualität festzustellen. Deshalb wurde von Seiten der Bundesnetzagentur umfänglich auf ein Mindestmaß an Plausibilität der eingereichten Unterlagen hingewirkt.

Nach Abschluss aller Mitteilungsverfahren hat die Bundesnetzagentur die im Rahmen der Mitteilungen gewonnen Erkenntnisse ausgewertet und infolge dessen die Unternehmen, die bereits für die Netzfahrplanperiode 2015/2016 befreit waren, wiederholt für die Netzfahrplanperiode 2016/2017 befreien können. Darüber hinaus konnten weitere 20 Prozent der BdS erstmalig befreit werden, so dass insgesamt 50 Prozent der mitteilungspflichtigen BdS von einer Befreiung profitieren. Die ausgesprochenen Befreiungen gelten nicht nur für die Netzfahrplanperiode 2016/2017, sondern auch darüber hinausgehend für weitere Netzfahrplanperioden, soweit eine entsprechende Mitteilung der Listen der Entgelte nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz noch vorzunehmen wäre.

Die geplante Ausdehnung der Befreiungsquote auf 60 Prozent der mitteilungspflichtigen BdS konnte 2015 noch nicht vorgenommen werden, da die im Rahmen der Mitteilungen eingereichten Darlegungen einiger infrage kommender Unternehmen mangelhaft waren. Eine Ausdehnung der Befreiungsquote wird jedoch weiterhin angestrebt, soweit für die bevorstehende Mitteilungsperiode noch nach § 14d AEG mitgeteilt werden muss.

Es kann festgehalten werden, dass durch die Erhöhung der Anzahl der eingegangenen Mitteilungen für alle Beteiligten die Rechtssicherheit über die Gültigkeit von Entgeltlisten erheblich verbessert werden konnte. Außerdem konnte durch die Aussprache der Befreiungen von der Mitteilungspflicht der Verwaltungsaufwand für die kleineren BdS erheblich reduziert werden. Insgesamt konnte man sich so den mit der Aktion verfolgten Zielen, für aktuelle und veröffentlichte Listen der Entgelte bei allen BdS zu sorgen, mittelständischen BdS sowie der Bundesnetzagentur unnötigen Verwaltungsaufwand zu ersparen und Mindeststandards für die Darlegung von Eisenbahnentgelten durchzusetzen, ein gutes Stück nähern.

E Ausgewählte gerichtliche Verfahren

1. Rahmenverträge Sylt

Das Verwaltungsgericht Köln hat am 5. März 2015 den Eilantrag der RDC Deutschland GmbH abgelehnt (Az. 18 L 494/15): Er richtete sich gegen den Widerspruch der Bundesnetzagentur gemäß § 14e Abs. Nr. 3 AEG gegen den beabsichtigten Rahmenvertrag der DB Netz AG und der RDC Deutschland GmbH auf dem Streckenabschnitt Niebüll – Westerland.

Die Bundesnetzagentur hatte bezüglich des Streckenabschnitts Niebüll – Westerland allen drei beabsichtigten Rahmenverträgen der DB Netz AG mit der RDC Deutschland GmbH, der DB Fernverkehr AG und der NAH.SH GmbH widersprochen und dementsprechend drei Bescheide gegenüber der DB Netz AG erlassen. Die vorgelegten Rahmenverträge waren eisenbahnrechtswidrig, da die beabsichtigten Bandbreitenzuweisungen praktisch zu einer Vollauslastung des Streckenabschnitts geführt hätten. Dies wäre mit § 13 Abs. 1 S. 3 und 4 EIBV sowie § 13 Abs. 2 EIBV nicht vereinbar gewesen. Der Bescheid hinsichtlich des beabsichtigten Rahmenvertrags der DB Netz AG mit RDC Deutschland GmbH war Gegenstand des Eilverfahrens.

Das Verwaltungsgericht bestätigt in seinem Beschluss die Rechtsauffassung der Bundesnetzagentur und stellt klar, dass die RDC Deutschland GmbH als Newcomer keinen Anspruch hat, regulierungsrechtlich besser gestellt zu werden als andere Zugangsberechtigte. Vielmehr stehe auch ihr nur das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang nach § 14 Abs. 1 AEG zu.

Rechtsmittel gegen die vorgenannte Entscheidung des VG Köln wurden nicht eingelegt.

2. Gelegenheitsverkehr RDC

Das OVG NRW bestätigte am 27. November 2015 durch zwei Beschlüsse (Az. 13 B 1290/15 und 13 B 1291/15) zwei vorhergehende Eilentscheidungen des VG Köln. Die Eilentscheidungen betrafen zwei Widersprüche der Bundesnetzagentur gegen beabsichtigte Ablehnungen von Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr. Gegen die Eilbeschlüsse des VG Köln hatten sowohl die DB Netz AG als auch die Bundesnetzagentur Beschwerde eingelegt. Das OVG NRW hat beide Beschwerden zurückgewiesen.

Das OVG NRW bestätigte die Auffassung des VG Köln und der Bundesnetzagentur, dass eine nur voraussichtliche Nichtverfügbarkeit einer benötigten Serviceeinrichtung keinen sachlichen Grund für die Ablehnung einer Trassenanmeldung darstellt. Zugleich bestätigte das OVG NRW die Auffassung des VG Köln, dass die gesetzlich angeordnete Maximalfrist von vier Wochen zur Entscheidung über Anträge auf Trassenzuweisung zum Gelegenheitsverkehr für die Beteiligten nicht disponibel sei.

Die DB Netz AG hatte die Bundesnetzagentur über die beabsichtigten Ablehnungen der Trassenmeldungen der Beigeladenen RDC Deutschland GmbH außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) gemäß § 14d S. 1 Nr. 2 AEG unterrichtet. Die DB Netz AG begründete die beabsichtigte Ablehnung der angemeldeten Zugtrassen damit, dass unter der Berücksichtigung der bereits zugewiesenen Autozugtrassen zwischen Westerland und Niebüll konstruktiv voraussichtlich keine weiteren Kapazitäten in der Fahrzeugübergangseinrichtung der DB Fernverkehr AG (Serviceeinrichtung) verfügbar seien, die ein Be- und Entladen des angemeldeten Gelegenheitsverkehrs der Beigeladenen ermöglichen würden. Eine Entscheidung

der DB Fernverkehr AG darüber war zu diesem Zeitpunkt noch nicht gefallen. Die Bundesnetzagentur widersprach den beabsichtigten Ablehnungen gemäß § 14e Abs. 1 Nr. 2 AEG mit Bescheid vom 08.10.2015 und mit Bescheid vom 09.10.2015 (Ziffer 1 der Bescheide) und verpflichtete die DB Netz AG, über die Vergabe der Trassenmeldungen der RDC Deutschland GmbH unverzüglich zu dem Zeitpunkt neu zu entscheiden, zu dem aufgrund einer verbindlichen Aussage der DB Fernverkehr AG feststeht, ob für die Durchführung der seitens der Beigeladenen angemeldeten Zugtrassen in Niebüll und Westerland benötigten Serviceeinrichtungen zur Verfügung stehen oder nicht (Ziffer 2 der Bescheide). Für den Fall der Nichtbefolgung von Ziffer 2 drohte die Bundesnetzagentur ein Zwangsgeld in Höhe von 20.000 Euro an (Ziffer 3 der Bescheide). Durch das angeordnete Zuwarten auf die Entscheidung der DB Fernverkehr AG würde freilich die in § 14 Abs. 1 S. 1 EIBV genannte Vier-Wochen-Frist überschritten. Die DB Netz AG legte gegen die Bescheide Widerspruch ein.

Vor dem VG Köln hatte die DB Netz AG beantragt, die aufschiebende Wirkung der Widersprüche anzuordnen. Diesen Antrag hatte das VG Köln im Hinblick auf Ziffer 1 des Bescheids abgelehnt und ihm im Hinblick auf Ziffer 2 und 3 des Bescheids stattgegeben. Die DB Netz AG legte daraufhin wegen der Entscheidung zu Ziffer 1 des Bescheids Beschwerde ein. Die Beschwerde der Bundesnetzagentur bezog sich auf die Entscheidung des VG Köln zu Ziffern 2 und 3 des Bescheids. Das OVG NRW hat beide Beschwerden zurückgewiesen und damit die Beschlüsse des VG Köln bestätigt.

3. Fortbestand einer Ausnahmeregelung zur EBO für überbreite Schlafwagen

Am 27. Februar 2015 wurde im Rahmen einer mündlichen Verhandlung vor dem VG Köln durch Klagerücknahme seitens der DB Station&Service AG das Verfahren zugunsten der Bundesnetzagentur beendet (Az. 18 K 6846/13).

In der Sache ging es um die Frage, ob die Bundesnetzagentur der DB Netz AG untersagen durfte, bei der Trassenzuweisung zum Netzfahrplan 2014 an die beigeladene Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) für die Relation Sassnitz-Fährhafen – Berlin Hbf die Trassenzuweisung mit der Auflage oder Bedingung zu versehen, dass wegen Überschreitung der in § 22 Abs. 1 EBO geregelten Fahrzeugabmessungen generell keine SJ-Schlafwagen der Bauart WL 5 K einzusetzen. In diesem Zusammenhang hatte die Bundesnetzagentur klargestellt, dass die Untersagung nur solange gilt, wie die GVG über eine entsprechende – wirksame – Ausnahmegenehmigung der zuständigen Eisenbahnaufsichts- bzw. Genehmigungsbehörden von den Vorschriften des § 22 Abs. 1 EBO verfügt. Ferner wurde klargestellt, dass die vorliegende Maßnahme der Bundesnetzagentur der DB Netz AG nicht untersagt, in begründeten Einzelfällen, in denen eine konkrete Gefahr für die Betriebssicherheit durch den Einsatz der überbreiten SJ-Schlafwagen WL 5 K nachgewiesen wird, entsprechend § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG ein Einsatzverbot auszusprechen.

Die Bescheidadressatin, die DB Netz AG, hat den Bescheid bestandskräftig werden lassen. Angefochten wurde der Bescheid jedoch von der DB Station&Service AG als Drittbetroffene. Als Eigentümerin der auf der Relation Sassnitz-Fährhafen – Berlin Hbf liegenden Personenbahnhöfe machte sie Sicherheitsbedenken geltend, da auf Grund einer Berechnung der DB Netz AG eine Kollision der überbreiten Schlafwagen mit den auf 76 cm erhöhten Bahnsteigen nicht auszuschließen sei, obwohl die Schlafwagen in dem Zeitraum von 2006 bis 2012 bereits ohne Zwischenfall erhöhte Bahnsteige passiert hatten.

Die DB Station&Service AG hat auf entsprechende rechtliche Hinweise der erkennenden Kammer die Klage zurückgenommen.

4. Entscheidung des VG Köln zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals

Güterterminals zählen nach § 2 Abs. 3c Nr. 3 AEG zu den regulierten Serviceeinrichtungen. Dazu gehören nach Auffassung der Bundesnetzagentur auch diejenigen Güterterminals, die neben der Eisenbahn auch die Verkehrsträger Schiff und Lkw bedienen können – die sogenannten „trimodalen Güterterminals“. Eine Reihe von Betreibern trimodaler Güterterminals bestreitet jedoch, dass ihre Infrastruktur als Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Abs. 3 AEG einzuordnen ist.

Einer dieser Betreiber, die DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH (DIT), wurde im Dezember 2013 per Bescheid dazu verpflichtet, für die von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. Sie klagte gegen den Bescheid. Die wesentliche Begründung lautete, dass der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit nicht im Eisenbahnbereich läge und ein einzelnes Betriebsmittel der Gesamtanlage keine Eisenbahninfrastruktur im Sinne des AEG darstellen könne.

Das VG Köln hat die Klage abgewiesen: Bei der Auslegung des Begriffs des Güterterminals komme es allein darauf an, ob auch eisenbahnbezogene Dienste erbracht werden können. Dies gelte ebenso für trimodale Terminals. Es sei nicht auf den Schwerpunkt der Anlage abzustellen. Dass eine Infrastruktur zugleich auch anderen Verkehrsträgern dient, führe zu keiner Einschränkung des Begriffs der Serviceeinrichtung. Demnach können auch lediglich Anlagenteile eines Gesamtkomplexes der Eisenbahnregulierung unterworfen sein. Die DIT hat Berufung gegen das Urteil eingelegt, so dass das Verfahren 2016 in die nächste Instanz geht.

5. Entscheidung des BVerwG zum Zugangsrecht der Verlader

Die Bundesnetzagentur konnte beim Bundesverwaltungsgericht erreichen, dass wichtige Akteure auf dem Schienengüterverkehrsmarkt wie Speditionen, sog. Operateure und das produzierende Gewerbe direkt, weiterhin vollumfänglich Zugang zu Güterterminals und Schienenwegen erhalten.

Mit Urteil vom 11. November 2015 (Az. 6 C 57.14) hat das Bundesverwaltungsgericht eine Entscheidung der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2011 bestätigt, wonach alle Unternehmen, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen (sog. Verlader), befugt sind, Verträge über den Güterumschlag in Eisenbahn-Terminals abzuschließen. Die größte deutsche Betreiberin von Güterterminals, die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), wollte die Gruppe der Verlader von diesem Recht ausschließen. Nach Meinung des Unternehmens dürften Verträge über den bahnseitigen Güterumschlag in Terminals nur von Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen werden. Eine parallele Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erging ebenfalls mit Urteil vom 11. November 2015 zum Bereich der Schienenwege (Az. 6 C 58.14) (vgl. Kapitel II E Punkt 6).

Die Frage, wer die Verträge zur Nutzung von Güterterminals schließt, ist bedeutsam für das Funktionieren der logistischen Ketten. Speditionen und Operateure tragen ihren Kunden gegenüber die Gesamtverantwortung dafür, dass Güter pünktlich und zuverlässig geliefert werden. In den stark ausgelasteten Güterterminals kommt es häufig zu sog. Slotverschiebungen, das heißt zu Abweichungen von den ursprünglich vereinbarten Umschlagzeiten oder anderen Abweichungen von der ursprünglichen Planung. In solchen Fällen ist eine schnelle Reaktion auf die geänderten Verhältnisse erforderlich. Diese ist besser gewährleistet, wenn die Terminalbetreiber Rücksprache mit den Speditionen und Operateuren als ihre Vertragspartner halten und nicht mit den beim Umschlag eingesetzten Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche in der Transportkette

nur ein Teilstück abdecken. Außerdem sind die Unternehmen der verladenden Wirtschaft so besser in der Lage sich von dem beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu trennen, da nicht die Gefahr besteht, die Nutzungsrechte in den Terminals oder auf den Schienenwegen zu verlieren. Diese Flexibilität bei der Wahl des Transporteurs fördert den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr.

Der Gesetzgeber hatte im Jahr 2005 eine Änderung in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) eingefügt, nach der neben den traditionell zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Verlader ein eigenes Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erhalten. Ausdrückliches Ziel dieser Gesetzesnovelle war eine Stärkung des Schienengüterverkehrs, um den Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb mit der Straße attraktiver zu machen.

Die Absicht des genannten zum DB-Konzern gehörenden Unternehmens, den Verladern ein eigenes Nutzungsrecht zu verweigern, hätte die Erreichung dieses Ziels aus Sicht der Bundesnetzagentur vereitelt. Das genannte Unternehmen hatte sich zur Begründung seines Standpunktes auf Bestimmungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) berufen. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Einschätzung der Bundesnetzagentur, dass die Vorschriften der EIBV als Rechtsverordnung im Rang unter den Regelungen des AEG stehen. Das AEG normiere abschließend ein uneingeschränktes Zugangsrecht für Verlader. Diese können daher eigenständig Nutzungsverträge abschließen.

Die hiermit höchstrichterlich erreichte Bestätigung eines selbständigen Nutzungsrechts für Verlader trägt zu einer wichtigen Stärkung des Schienengüterverkehrs bei. Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts sind rechtskräftig.

6. Entscheidung des BVerwG zum Zugangsrecht der Verlader- und zur 20-Stunden-Regelung

Eine parallele Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich Verladern erging ebenfalls mit Urteil vom 11. November 2015 zum Bereich der Schienenwege (Az. 6 C 58.14) (vgl. Kapitel II E 5). Danach bleiben Verlader berechtigt, selbst Verträge über die Trassennutzung mit der DB Netz AG abzuschließen.

Gegenstand des Verfahrens (Az. 6 C 58.14) war ebenfalls ein Widerspruch der Bundesnetzagentur gegen eine beabsichtigte Änderung der DB Netz AG in deren SNB 2013. Dort war vorgesehen, dass bei einer Verspätung von mindestens 20 Stunden das Nutzungsentgelt zweifach abzurechnen sei. Diesbezüglich wurde die streitgegenständliche Entscheidung der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2011 nicht bestätigt. Der 6. Senat des BVerwG stellte fest, dass das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot nur dann verletzt sei, wenn zwei im Wettbewerb zueinander stehende Unternehmen ungleich behandelt würden und diese Ungleichbehandlung sachlich nicht gerechtfertigt sei. Ausdrücklich erkannte der Senat, dass das Diskriminierungsverbot – anders als im Telekommunikationsbereich – keinen Schutz vor unangemessenen Entgelten biete. Der Bescheid der Bundesnetzagentur wurde aufgehoben.

Das auf diese Weise nun beendete Verfahren gibt Aufschluss über die zukünftigen Eingriffsmöglichkeiten der Bundesnetzagentur bei vergleichbaren Regelungen.

7. DB Station&Service AG ./. BRD - Einzelfallkorrektur von Stationspreisen

In zweiter Instanz hat das OVG NRW einen Bescheid der Bundesnetzagentur zur Einzelfallkorrektur von Stationspreisen aufgehoben. Gegenstand waren die von der DB Station&Service AG gegenüber der Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) erhobenen Stationspreise. Das Gericht sah den Bescheid vor allem deswegen kritisch, weil damit eine nachträgliche Einzelfallkorrektur des gegenüber einem Unternehmen erhobenen Entgelts verbunden war (OVG NRW, Urteil vom 29. April 2015, Az. 13 A 941/14). Das Urteil ist rechtskräftig.

Die Gerichtsentscheidung behandelt eine im Jahr 2012 getroffene Maßnahme der Bundesnetzagentur, der eine im Markt umstrittene Veränderung im Stationspreissystem der DB Station&Service AG zugrunde lag. Durch eine Modifizierung des damaligen Zuglängenfaktors, der mittlerweile durch den Verkehrsleistungsfaktor abgelöst wurde, drohten 75 Prozent der Züge der HKX mit einem höheren Faktor belastet zu werden. Die Züge wiesen in ihrer geplanten Konfiguration eine Zuglänge auf, mit der sie nicht mehr – wie noch vor der Modifizierung des Zuglängenfaktors – in die vergleichsweise günstige, sondern nunmehr in die teuerste Stufe der Zuglängenfaktoren gefallen wären.

Die HKX sah sich dadurch als Neueinsteigerin im Markt des Schienenpersonenfernverkehrs von der DB Station&Service AG im Wettbewerb benachteiligt. Sie verwies unter anderem darauf, dass die Herabsetzung des Schwellenwertes beim Zuglängenfaktor für die unmittelbare Konkurrentin, die DB Fernverkehr AG, keine signifikante Veränderung bedeute. Auf Antrag des Unternehmens prüfte die Bundesnetzagentur daraufhin die Preisfestsetzung der DB Station&Service AG gegenüber der HKX. Nach Abschluss der Ermittlungen wurde die DB Station&Service AG zur Neuberechnung der Stationspreise gegenüber der HKX auf Grundlage des vormaligen Schwellenwertes verpflichtet. Hiergegen ging die DB Station&Service AG gerichtlich vor.

Während das VG Köln die Klage der DB Station&Service AG noch abgewiesen hatte, gab das OVG NRW dem Unternehmen Recht. Das Urteil erging im Lichte jüngster Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes, das sich zu Korrekturen gegenüber einzelnen Unternehmen auf deren Antrag hin kritisch positioniert hatte. Der Umstand, dass im vorliegenden Fall aufgrund fehlender sonstiger Wettbewerber im Fernverkehr nur die HKX besonders betroffen war, war für das OVG NRW nicht von entscheidender Bedeutung. Es entschied, dass die Bundesnetzagentur schon aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht die Anwendung gesonderter Entgelte gegenüber der HKX verlangen durfte, weil stets auf die wirksamen, weil zuvor nicht beanstandeten Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abgestellt werden müsse. Im Fall einer möglichen Wettbewerbseinschränkung komme daher nur ein Einschreiten gegen die konkrete Regelung in den Nutzungsbedingungen in Betracht. Auf diese Weise werde insbesondere die einheitliche Handhabung der Nutzungsbedingungen und Entgeltregelungen gegenüber allen Zugangsberechtigten gewährleistet.

F Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit gewinnt im Bereich der Eisenbahnregulierung immer mehr an Bedeutung. Maßgeblich sind dabei die Gruppe unabhängiger Regulierungsbehörden (IRG-Rail) (vgl. Kapitel II F 1) sowie das Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden unter der Leitung der EU-Kommission (ENRRB) (vgl. Kapitel II F 2). Mit Blick auf die derzeit auf EU-Ebene verhandelten Themenschwerpunkte erfolgte darüber hinaus eine regelmäßige bilaterale Zusammenarbeit, insbesondere mit den EU-Institutionen (vgl. Kapitel II F 3). Schließlich bedarf das Regulierungsfeld „Einrichtung europäischer Schienengüterverkehrskorridore“ erneut einer gesonderten Erwähnung (vgl. Kapitel II F 4).

1. Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer

Das Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer IRG-Rail erfüllte im Jahr 2015 unter Vorsitz von Henk Don (Mitglied des Vorstandes der niederländischen Regulierungsbehörde ACM) ein breites und vielfältiges Arbeitsspektrum. Das im Jahr 2011 von 15 Regulierungsbehörden gegründete Netzwerk ist zwischenzeitlich auf 26 Mitglieder angewachsen, mit teilnehmenden Regulierungsbehörden aus den Ländern Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, der Ehemaligen Jugoslawischen Republik Mazedonien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Ungarn, dem Vereinigten Königreich sowie, seit April 2015, Rumänien als neues Mitglied.

Seit der Einrichtung von IRG-Rail im Jahr 2011 hat sich die Kooperation der europäischen Regulierungsbehörden als kompetentes Beratungsgremium erwiesen, dessen Positionierungen und Bewertungen in den politischen und regulatorischen Verhandlungen im Eisenbahnsektor auf EU-Ebene Beachtung finden. Auf Grundlage des Arbeitsprogramms für das Jahr 2015[1] wurden zahlreiche Berichte und Positionspapiere entwickelt, basierend auf einem regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Regulierungsbehörden sowie auf einer engen Zusammenarbeit mit den EU-Institutionen und interessierten Kreisen. Die IRG-Rail verfügt über 4 Arbeitsgruppen und 2 Unterarbeitsgruppen zu international relevanten Themenkomplexen betreffend Gesetzesvorhaben auf EU-Ebene, Entgeltregulierung, Zugangsregulierung und Marktbeobachtung. 2015 führte die Bundesnetzagentur den Vorsitz in drei der IRG-Rail Arbeitsgruppen, nämlich der Arbeitsgruppe „Legislativvorschläge“, der Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“ sowie der Unterarbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“.

Die Begleitung des 4. Eisenbahnpaketes der EU-Kommission sowie die seitens der EU-Kommission geplanten Durchführungsrechtsakte standen im Jahr 2015 im Fokus der Arbeit. Die Arbeitsgruppen der IRG-Rail (vgl. unten Kapitel II F. 1.1 bis II F 1.4) haben sich den themenspezifischen Rechtsakten zur Marktbeobachtung, dem Zugang zu Serviceeinrichtungen und den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstehen, befasst.

[1] IRG-Rail (14) 18 — Work Programme 2015; http://www.irg-rail.eu/public-documents/2014/

Dies geschah entweder auf Grundlage bestehender Entwürfe der EU-Kommission oder in Abstimmung mit der EU-Kommission bereits im Planungsstadium. Weitere Themenschwerpunkte waren beispielsweise die Kooperation auf Schienengüterverkehrskorridoren, das 4. Eisenbahnpaket, Rahmenverträge, der internationale Personenverkehr sowie Entgeltfragen. IRG-Rail war ferner auf Veranstaltungen interessierter Kreise anwesend und präsentierte und kommunizierte die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit in bilateralen und multilateralen Diskussionen.

Auf der IRG-Rail Vollversammlung im November 2015 wurde das Arbeitsprogramm für das Jahr 2016[2] beschlossen. Dieses wird auf der erfolgreichen Arbeit der IRG-Rail aufbauen und diese weiterführen, um so die Position des Gremiums im Eisenbahnsektor weiter zu stärken. Tätigkeitsschwerpunkte für 2016 werden die Bedürfnisse der Passagier- und Frachtkunden, die Förderung des Wettbewerbs sowie die Verbesserung der Effizienz und Leistung im internationalen Eisenbahnverkehr sein.

1.1 Arbeitsgruppe "Zugangsfragen" und Unterarbeitsgruppe "Zugang zu Serviceeinrichtungen"

Der internationale Güterverkehr stand auch im Jahr 2015 im Zentrum der Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“, deren Vorsitz von der Bundesnetzagentur wahrgenommen wird. Monitoring und Überwachung von Güterverkehrskorridoren gehört zu den zentralen Aufgaben der Regulierungsbehörden. So wurde die Arbeit zur Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses bzw. gemeinsamer Ansätze zu wesentlichen Aspekten der sogenannten Güterverkehrskorridorverordnung (EU-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Nr. 913/2010) fortgesetzt. Nach der Veröffentlichung erster Leitlinien zur Überwachung von Güterverkehrskorridoren in 2013 und eines Arbeitspapiers zur Überwachung des C-OSS („Corridor One-Stop-Shop“), der einzigen Anlaufstelle für die Beantragung von Infrastrukturkapazität auf den Güterverkehrskorridoren, wurde in 2015 ein Papier „Erste Gedanken zur Überarbeitung der Güterverkehrsverordnung“[3] verabschiedet. Darin legt die IRG-Rail auf Basis des Austauschs mit Marktteilnehmern und eigener Beobachtungen Änderungsvorschläge und Anregungen zur Aktualisierung der Verordnung vor.

Die Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“ begleitete 2015 weiterhin die Verhandlungen und Vorbereitungen des Durchführungsrechtsaktes der EU-Kommission zu Rahmenverträgen. Ferner tauschte sich die Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“ regelmäßig mit interessierten Kreisen und verschiedenen Marktteilnehmern auf dem Eisenbahnmarkt, die Prozesse und Anwendungen für europäische Eisenbahnkorridore entwickeln und anbieten, aus. Hierbei handelte es sich insbesondere um Rail Net Europe (RNE), dem Zusammenschluss von europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreibern (EIM), Zugangsberechtigten, der European Rail Freight Association ERFA, der Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) sowie weiteren Zugangsberechtigten.

Angesichts der großen Bedeutung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Serviceeinrichtungen für den Eisenbahnbinnenmarkt – auch mit Blick auf grenzüberschreitende Sachverhalte wie beispielsweise die Güterverkehrskorridore – sieht die Richtlinie 2012/34/EU hierzu einen separaten Durchführungsrechtsakt vor.

---

[2] IRG-Rail (15) 12 — Work Programme 2016; www.irg-rail.eu/public-documents/2015/

[3] IRG-Rail (15) 9 — Initial thoughts on the proposed revision of the Freight Corridor Regulation; www.irg-rail.eu/public-documents/2015/

Die EU-Kommission beabsichtigt die Verabschiedung eines entsprechenden Durchführungsrechtsaktes im Anschluss an die Verabschiedung des 4. Eisenbahnpaketes. Es ist daher davon auszugehen, dass die relevanten Verhandlungen und Abstimmungen hierzu noch in 2016 stattfinden werden.

IRG-Rail hatte bereits 2014 eine Unterarbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen" unter dem Vorsitz der Bundesnetzagentur gegründet, die in 2014 und 2015 zwei Positionspapiere[4] mit grundlegenden Aussagen veröffentlicht hat.

Im ersten Positionspapier standen mit den Themen „Transparenz der Zugangsbedingungen", „Entgeltgrundsätze" sowie „diskriminierungsfreie Kapazitätsvergabe" drei zentrale Bausteine für eine erfolgreiche Entwicklung des Bahnsektors im Fokus. Die Gruppe präsentierte Lösungen für die Frage der Reichweite der Transparenzanforderungen. Sie entwickelte darüber hinaus ein Modellverfahren zur Kapazitätszuweisung, dessen Anwendung die Risiken für eine erfolgreiche Entwicklung des Wettbewerbs deutlich reduzieren würde. Es basiert auf einem verlässlichen und transparenten Anmeldeverfahren und einem ebensolchen Verfahren zum Umgang mit Nutzungskonflikten. In einem zweiten Positionspapier wurde eine erste Einschätzung zur Umsetzbarkeit des Konzeptes der sogenannten „tragfähige Alternativen" (viable alternatives) vorgenommen. Hierbei handelt es sich um Vorgaben zu denkbaren alternativen Serviceeinrichtungen für Zugangssuchende, denen der Einrichtungsbetreiber in der gewünschten Einrichtung keinen Zugang gewähren kann oder will. Darüber hinaus erfolgte eine erste Einschätzung zum sog. „Use it or rent/lease it"-Konzept. Dabei handelt es sich um Vorgaben zum Umgang mit Serviceeinrichtungen, die nicht in Gebrauch sind sowie um Regelungen zur Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber. Die Arbeitsgruppe erarbeitet gegenwärtig einen Fragebogen, um den EU-weiten Markt im Hinblick auf die relevanten Fragen zu Serviceeinrichtungen besser zu erschließen.

1.2 Arbeitsgruppe "Marktbeobachtung"

Auch in diesem Jahr hat die Bundesnetzagentur wieder aktiv in der internationalen Arbeitsgruppe zum Thema „Marktbeobachtung" mitgewirkt. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, die Vergleichbarkeit der nationalen Monitorings im Eisenbahnbereich weiter auszubauen und den Informationsfluss sowie den Austausch von Erfahrungswerten zwischen den IRG-Rail-Mitgliedern zu fördern.

Die Veröffentlichung des dritten Market Monitoring Reports erfolgte im April 2015. Neben den bereits etablierten Mitgliedsländern, konnten auch die Länder Bulgarien, Spanien und der Kosovo für eine Mitarbeit an dem aktuellen Bericht gewonnen werden. Für den vierten Market Monitoring Report, der im Frühjahr 2016 erscheint, wurden zudem von der Schweiz und Italien erstmals Daten geliefert.

Im Fokus des diesjährigen Market Monitoring Berichts stehen Zeitreihenanalysen. Darüber hinaus umfasst er ebenfalls Angaben und Auswertungen über die Schieneninfrastruktur, den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr sowie Serviceeinrichtungen. Außerdem werden Informationen über Marktentwicklungen und besondere Maßnahmen in den Mitgliedsländern bereitgestellt.

---

[4] IRG-Rail (14) 10 — Position paper on considerations for an implementing act on procedures and criteria for access to service facilities; IRG-Rail (15) 4 — 2nd Position Paper on considerations for an implementing act on procedures and criteria for access to service facilities; http://www.irg-rail.eu/public-documents/

1.3 Arbeitsgruppe "Legislativvorschläge"

Ein nach wie vor zentrales Thema auf EU- sowie auf nationaler Ebene stellt das 4. Eisenbahnpaket dar. Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihr 4. Eisenbahnpaket veröffentlicht[5]. Am 26. Februar 2014 erfolgte die erste Lesung des EU-Parlaments mit zahlreichen Änderungsvorschlägen zu den verschiedenen Vorhaben und Gesetzesvorschlägen. Nachdem die Verhandlungen auf Ratsebene zum „Sicherheitsteil" des Gesetzespakets abgeschlossen werden konnten, dauerten die Beratungen zum sogenannten „politischen" Teil des Gesetzespakets unter lettischem sowie luxemburgischem Ratsvorsitz an. Sie sollen nunmehr unter niederländischem Ratsvorsitz zum Ende gebracht werden. Zahlreiche Trilog-Verhandlungen haben bereits stattgefunden.

Die zuständige Arbeitsgruppe „Legislativvorschläge" der IRG-Rail informiert sich durch Veranstaltungsteilnahmen und bilateralen Gesprächen mit der EU-Kommission, Mitgliedern des EU-Parlaments sowie den zuständigen Ministerien fortwährend über die aktuellen Verhandlungen auf EU-Ebene. Auf dieser Basis erarbeitet die Gruppe, unter der gemeinsamen Leitung von Bundesnetzagentur und der britischen Regulierungsbehörde ORR, Stellungnahmen zu den relevanten regulatorischen Themenbereichen, der beabsichtigten Gesetzesvorhaben und Durchführungsrechtsakte. Im Jahr 2015 fokussierte die Gruppe dabei insbesondere themenspezifische Stellungnahmen zur Ausgestaltung von Regulierungssystemen im Hinblick auf die weitere Liberalisierung des Eisenbahnsektors und der Verbesserung der Marktstrukturen. Dazu veröffentlichte die Gruppe mehrere Positionspapiere und Berichte. Die letzte Stellungnahme bezog sich auf die „Allgemeine Ausrichtung" des Rates und wurde am 12. Oktober 2015 veröffentlicht.[6]

Die Arbeitsgruppe konzentrierte sich dabei auf diejenigen Aspekte, die unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeit der Regulierungsbehörden haben. Dies gilt im Hinblick auf beide zu verhandelnden Vorschläge; den Vorschlag zur Änderung der EU-Richtlinie 2012/34/EU („Governance Proposal"), und den zur Änderung der VO 1370/2007, insbesondere zur wettbewerblichen Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsaufträgen im Personenverkehr („PSO (Public service obligation)- Proposal"). Beide Vorschläge hatten in ihrer ursprünglichen, von der Kommission vorgesehenen Fassung, große Zustimmung in der IRG-Rail-Arbeitsgruppe gefunden. Mit Blick auf die neue „Allgemeine Ausrichtung" kritisierte die Arbeitsgruppe die nun vorgesehenen regulatorischen Instrumente. Diese erscheinen unzureichend, da es zu wenig materielle Vorgaben gibt, um insbesondere die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber zu überprüfen. Auch die hinreichende Finanztransparenz in vertikal integrierten Unternehmen sowie eine wettbewerbliche Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge könnte so nicht sichergestellt werden. Die Regulierungsbehörden benötigen ein Mindestmaß an Überwachungsregelungen, um erfolgreich zur Verbesserung des Eisenbahnsektors, Förderung des Wettbewerbs, Effizienz und Verbraucherfreundlichkeit beitragen zu können.

Die IRG-Rail sprach sich erneut explizit für das übergeordnete Ziel der Marktöffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrs sowie eine Spezifizierung der Funktionen der Infrastrukturunternehmen und Stärkung ihrer Unabhängigkeit aus.

---

[5] IRG-Rail (15) 9 — Initial thoughts on the proposed revision of the Freight Corridor Regulation; www.irg-rail.eu/public-documents/2015/

[6] IRG-Rail (15) 9 — Initial thoughts on the proposed revision of the Freight Corridor Regulation; www.irg-rail.eu/public-documents/2015/

Weitere Schwerpunkte der Arbeitsgruppe waren der Austausch der Regulierungsbehörden hinsichtlich der nationalen Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU, des sogenannten Recast. Im Fokus stand insbesondere der Austausch von bewährten Vorgehensweisen (best practices). Zudem fanden noch Konsultationen und Workshops zum Beispiel zu dem Thema „Schienennetz-Benutzungsbedingungen“ statt, bei denen neben den Regulierungsbehörden auch andere Marktteilnehmer beteiligt waren. Als weiteres Thema stand der „Zugang zu Rollmaterial“ im Vordergrund.

1.4 Arbeitsgruppe "Entgelte" und Unterarbeitsgruppe "Entgelte Serviceeinrichtungen"

Im Bereich der Entgelte zielt die Arbeit der IRG-Rail auf ein gemeinsames Verständnis der Entgeltberechnungsprinzipien und auf die gemeinsame Identifizierung diesbezüglich bewährter Vorgehensweisen ab. Hierzu erfolgte auch im Jahr 2015 ein stetiger Erfahrungs- und Informationsaustausch. Insbesondere beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit der Aktualisierung des Überblicks über die Entgeltberechnungsprinzipien für das Mindestzugangspaket innerhalb Europas. Hierbei handelt es sich um die erste Aktualisierung des im Oktober 2012 veröffentlichten Papiers der IRG-Rail. Die Aktualisierung des Überblickpapiers hat sowohl zu einer Erweiterung des Umfangs der teilnehmenden Länder als auch zu einer tieferen Darstellung und tieferen Analyse der bestehenden Entgeltberechnungsprinzipien in diesen geführt.

Darüber hinaus wurde in 2015 im Rahmen der Arbeitsgruppe Entgelte eine weitere Unterarbeitsgruppe eingerichtet. Diese soll sich ausschließlich mit den Entgeltberechnungsprinzipien für Serviceeinrichtungen befassen. Die Unterarbeitsgruppe erstellte im Berichtsjahr einen ersten Überblick über die Entgeltberechnungsprinzipien in Personenbahnhöfen in Europa. Dieses Papier dient der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses der Bestimmungen der EU-Richtlinie 2012/34/EU im Bereich der Entgeltbildung in Personenbahnhöfen.

2. Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden

Seit der Verabschiedung des Recast im Jahr 2013[7] finden der Informationsaustausch und die Kooperation zwischen der EU-Kommission und den europäischen Regulierungsbehörden der EU in der von der EU-Kommission initiierten Arbeitsgruppe ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies) statt. Die EU-Kommission führt den Vorsitz dieses Netzwerkes. Die Bundesnetzagentur hat sich im Jahr 2015 in die Tätigkeit dieses Netzwerks mit ihrem Sachverstand aktiv eingebracht und regelmäßig am Informations- und Erfahrungsaustausch teilgenommen.

In insgesamt zwei Zusammentreffen in Athen und Krakau fand 2015 in erster Linie ein Erfahrungs- und Informationsaustausch zur Entscheidungspraxis der EU Regulierungsbehörden, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des „Recast“, des 4. Eisenbahnpaketes sowie der verschiedenen Durchsetzungsrechtsakte statt. Einen weiteren großen Themenkomplex bildete der grenzüberschreitende Güterverkehr. Ferner stellten Vertreter einzelner Regulierungsbehörden ausgewählte Themen aus dem nationalen Eisenbahnmarkt vor. Während des ersten Zusammentreffens in Athen berichtete die Bundesnetzagentur zum Entwurf des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), die französische Regulierungsbehörde zum Thema Kapazitätszuweisung sowie der österreichische Regulierer über die Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofs zu Nutzungsentgelten. In Krakau informierte unter anderem die

[7] Vgl. Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Regulierungsbehörde der Niederlande über eine strittige Konzessionsvergabe in der Provinz Limburg; die polnische Regulierungsbehörde über jüngste Entwicklungen der neu errichteten S-Bahnlinie in der Region Pommern.

Gleichwohl informierte der IRG-Rail Chair in diesem Rahmen über die laufende Arbeit der einzelnen Arbeitsgruppen sowie über die Ergebnisse der Vollversammlung bzw. die verabschiedeten Positionspapiere.

Auf Initiative der Kommission ist im Jahr 2015 ein weiteres Forum „Europäische Kommission- ENRRB-PRIME (Plattform of Rail Infrastructure Managers in Europe, d. h. Zusammenschluss Europäischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber)“ entstanden. Durch regelmäßige Treffen von Kommission, Regulierungsbehörden und Infrastrukturbetreibern soll die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten verbessert werden. Ein erstes Treffen, an dem auch die Bundesnetzagentur teilgenommen hat, fand im September 2015 in London statt.

3. Bilaterale Zusammenarbeit

Neben dem Engagement der Bundesnetzagentur in internationalen Gremien und Arbeitsgruppen konnten im Jahr 2015 erneut Besuchsdelegationen zu bilateralen Gesprächen in Bonn begrüßt werden. So erhielt die Bundesnetzagentur beispielsweise Besuch einer Delegation des britischen Transportministeriums sowie hochrangiger Vertreter der für Eisenbahnregulierung zuständigen Behörde aus der Ukraine und aus Georgien.

Die Besucher wurden über die Aufgaben der Bundesnetzagentur im Rahmen der Eisenbahnregulierung sowie über die Rolle der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen informiert. Des Weiteren stellte die Bundesnetzagentur die Marktentwicklung im Eisenbahnsektor in Deutschland vor und tauschte sich hierzu mit den Besuchern aus.

Die Bundesnetzagentur steht ferner in einem regelmäßigen bilateralen Austausch mit den EU Institutionen, insbesondere der EU-Kommission sowie Mitgliedern des EU-Parlamentes sowie interessierten Kreisen und Marktteilnehmern.

4. Einrichtung europäischer Schienengüterverkehrskorridore

Auf Basis der EU-Verordnung 913/2010, die die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vorsieht, wurde der für Deutschland wichtige Korridor 1 bereits in 2013 in Betrieb genommen. Dieser sogenannte „Rhein-Alpen-Korridor“ hat folgenden Laufweg: Zeebrugge – Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam – Duisburg/Köln – Basel – Mailand – Genua.

Im Januar 2014 wurde der erste Katalog mit vorkonstruierten Trassen, den sogenannten „pre-arranged paths“ für den Netzfahrplan 2015 veröffentlicht. Dies widerholte sich in 2015, so dass die vorkonstruierten Trassen seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 genutzt werden können. Die einzige Anlaufstelle, der sogenannte „Corridor One-Stop-Shop“ (C-OSS), koordiniert die Trassenanfragen und entscheidet über konkurrierende Anträge auf Nutzung einer vorkonstruierten Trasse. Der C-OSS für den Korridor 1, eingerichtet bei der DB Netz AG in Frankfurt, wird durch die Bundesnetzagentur überwacht. Für den Netzfahrplan 2016 hatte der Korridor 1 – wie auch bereits in 2015 – die größte Nachfrage aller bereits in Betrieb befindlichen Korridore zu verzeichnen.

Nach Art. 20 der EU Verordnung 913/2010 wird der Wettbewerb auf dem Korridor von allen am Korridor beteiligten Regulierungsbehörden – beim Korridor 1 die Regulierungsbehörden aus den Niederlanden, aus Belgien, Deutschland, der Schweiz und Italien – gemeinsam überwacht. Ihre Zusammenarbeit ist in einer Kooperationsvereinbarung geregelt, die das Vorgehen im Falle von Beschwerden bspw. bei der Vergabe von vorkonstruierten Trassen regelt. Bisher gab es keinerlei Beschwerden von Zugangsberechtigten.

Auf Initiative der Bundesnetzagentur fanden im Jahr 2015 gemeinsam mit anderen Regulierungsbehörden des Korridors 1 Informationsgespräche mit dem C-OSS bei der DB Netz AG in Frankfurt statt. Im Rahmen dieser Gespräche hat der C-OSS den Regulierungsbehörden seine Arbeitsweise sowie die Ergebnisse der Zuweisungsphase für vorkonstruierte Trassen näher vorgestellt und erläutert. Die Gespräche boten die Möglichkeit, offene Fragen anzusprechen und zu klären. Den Regulierungsbehörden wurden umfangreiche, für die Regulierungstätigkeit hilfreiche Informationen zur Verfügung gestellt.

Die Bundesnetzagentur koordiniert die Aktivitäten der Regulierungsbehörden und nimmt stellvertretend an den Sitzungen des Exekutivrats (Vertreter der Mitgliedstaaten) teil. Im Jahr 2015 setzten alle Korridore die von den Exekutivräten der Korridore 1 und 2 (Rotterdam – Antwerpen – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/Basel) angestoßenen Beratungen zu einheitlichen Regelungen für die Zuweisung von vorkonstruierten Zugtrassen fort und führten sie zu einem erfolgreichen Abschluss. Die einheitlichen Regelungen finden erstmals für die Zuweisung von vorkonstruierten Trassen für den Netzfahrplan 2017 in allen Korridoren Anwendung. An den Beratungen haben auch Vertreter der Betreiber der Schienenwege und der Regulierungsbehörden teilgenommen. Die einheitlichen Regelungen sollen zu einer besseren Kapazitätsnutzung beitragen und insbesondere korridorübergreifende Verkehre ermöglichen.

Neben dem Korridor 1 ist Deutschland an den Korridoren 3 mit dem Laufweg Stockholm – Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo und dem Korridor 8 mit dem Laufweg Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen — Aachen/Berlin – Warschau – Terespol (Grenze Polen/Belarus)/Kaunas beteiligt. Sie gingen zum 10. November 2015 in Betrieb. Im Januar 2016 wurden erstmals auch in diesen Korridoren Trassenkataloge veröffentlicht. Auch für diese beiden Korridore haben die beteiligten Regulierungsbehörden Kooperationsvereinbarungen geschlossen. Die Koordinierung im Korridor wird ebenfalls von der Bundesnetzagentur wahrgenommen.

III Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur, Ausblick

Mit Blick auf den gesetzlichen Auftrag der Sicherstellung und Förderung von Wettbewerb im Eisenbahnsektor konnten im Jahr 2015 weitere Fortschritte verzeichnet werden.

Die Bundesnetzagentur wird sich im Jahr 2016 im Rahmen der Umsetzung des Recasts des Ersten Eisenbahnpakets mit Rechtsfragen zur Reichweite der Regulierung befassen. Darüber hinaus ergibt sich auf Grund der Änderung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften vom 28. Mai 2015 die rechtliche Verpflichtung, die räumlichen und sachlichen Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen. Im Anschluss wird die Bundesnetzagentur eine Überprüfung vornehmen, ob sich auf diesen Märkten Verhältnisse entwickelt haben, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

Auf internationaler Ebene steht die aktive Teilnahme in den entsprechenden Arbeitsgruppen der IRG-Rail an. Die Arbeitsgruppen werden Positionspapiere und Berichte zu entscheidenden europäischen Eisenbahnthemen in den Bereichen Zugang, Entgelte, Marktbeobachtung sowie der Legislativvorhaben erarbeiten.

A Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur

1. Aufgaben und Struktur der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur, bei Gründung noch „Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP)“, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1998 als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (aktuell: Energie) errichtet. Sie entstand aus der Überleitung von Aufgabenbereichen aus dem ehemaligen Bundesministerium für Post und Telekommunikation sowie dem ehemaligen Bundesamt für Post und Telekommunikation. Im Zuge der Übernahme der Aufgaben aus dem Energiewirtschaftsgesetz und dem novellierten AEG wurde die Reg TP im Jahr 2005 in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) umbenannt.

Die Bundesnetzagentur hat in erster Linie den Auftrag, durch Regulierung im Bereich der Telekommunikation, des Postwesens, der Energiemärkte und des Eisenbahnsektors den Wettbewerb zu fördern und einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten, zudem in den Bereichen Telekommunikation und Post flächendeckend für angemessene und ausreichende Dienstleistungen zu sorgen sowie Regelungen zu Frequenzen und Rufnummern zu schaffen. Darüber hinaus ist sie mit Aufgaben einer bundesweit zuständigen Planungsbehörde für den beschleunigten Ausbau von Elektrizitätsübertragungsnetzen betraut.

2. Aufbau Eisenbahnregulierung

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 hat das AEG eine umfassende Novellierung erfahren. Daraus haben sich für die Bundesnetzagentur neue Zuständigkeitsbereiche im Rahmen der Eisenbahnregulierung ergeben, die diese seit dem 1. Januar 2006 wahrnimmt.

Die Bundesnetzagentur ist für die Überwachung der Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, Schienenwegen und Serviceeinrichtungen sowie den jeweiligen Dienstleistungen zuständig. Dabei liegt die Fachaufsicht im Bereich der Eisenbahnregulierung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die organisatorische Zuständigkeit und damit die Dienstaufsicht verbleibt im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Die Aufgaben der Bundesnetzagentur im Rahmen der Eisenbahnregulierung ergeben sich in erster Linie aus den §§ 14 bis 14g AEG, die durch die Regelungen der EIBV ergänzt werden. Die Bundesnetzagentur wacht über die Einhaltung der Zugangsvorschriften zur Eisenbahninfrastruktur, insbesondere hinsichtlich der Erstellung des Netzfahrplans, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen.

In der Bundesnetzagentur nimmt die Abteilung 7 die Aufgaben der Eisenbahnregulierung wahr. Die Abteilung 7 besteht aus fünf Referaten. Davon sind zwei Referate für grundsätzliche Fragestellungen zuständig und drei Referate mit der operativen Regulierungstätigkeit betraut. Daneben ist in der Abteilung 3 die internationale Koordinierung der Eisenbahnregulierung angeordnet.

Innerhalb der Abteilung 7 übernimmt das Referat 701 vor allem die Bearbeitung rechtlicher Grundsatzfragen. Das Referat 702 ist für ökonomische Grundsatzfragen, Marktbeobachtung und Statistik zuständig. Das Grundsatzreferat 701 gewährleistet die Kohärenz der Entscheidungen der Abteilung, nimmt Kontakte zu Bundes- und Landesministerien, Verbänden und zum Eisenbahninfrastrukturbeirat wahr, führt die Projekte und Grundsatzverfahren außerhalb von Einzelfallentscheidungen durch, unterstützt die anderen Referate bei Verfahren und betreut nationale sowie internationale Gesetzgebungsvorhaben. Das Referat 702 bearbeitet grundsätzliche volks- und betriebswirtschaftliche Fragestellungen zur Entgelt- und Kostenkalkulation und unterstützt die übrigen Referate aus der ökonomischen Regulierungsperspektive. Es nimmt unter anderem auch die Aufgaben Marktbeobachtung und Statistik sowie das Monitoring der BTR von Eisenbahnunternehmen und die Erhebung von Daten über den Zustand von Eisenbahninfrastrukturen wahr.

Die operativen Aufgaben der Eisenbahnregulierung werden in der Abteilung 7 von dem Referat für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und Dienstleistungen (703), dem Referat für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen (704) sowie dem Referat für Entgelte für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen (705) wahrgenommen.

Das Referat 703 nimmt dabei unter anderem Prüfungen vor, wenn Trassenanmeldungen von zugangsberechtigten EVU für den Netzfahrplan oder den Gelegenheitsverkehr abgelehnt werden (§§ 14d, 14e und 14c AEG) oder wenn wegen betrieblich-technischer Regelungen Schwierigkeiten beim Netzzugang bestehen (§ 14c AEG). Zudem werden durch das Referat SNB, Rahmenverträge und Schienenwegekapazitäten geprüft.

Das Referat 704 prüft und gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zu und die diskriminierungsfreie Nutzung von Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen für EVU und andere Zugangsberechtigte. Serviceeinrichtungen als Teil der Eisenbahninfrastruktur sind dabei Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Terminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen, Einrichtungen für Brennstoffaufnahme und Häfen (§ 2 Abs. 3c AEG).

Das Referat 705 überprüft die Einhaltung der Entgeltmaßstäbe und Entgeltgrundsätze, die sich aus dem AEG und der EIBV ergeben. Des Weiteren werden die Veröffentlichung aller Listen der Entgelte und in Einzelverfahren Struktur und Höhe der Entgelte anhand von Einzelkostennachweisen überprüft. Referat 705 ist zuständig für rechtlich-ökonomische Fragestellungen und Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Entgelten für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen.

Innerhalb der Abteilung 3 ist das Referat 311 für internationale Grundsatzfragen und strategische Regulierungsansätze der bei der Bundesnetzagentur angesiedelten Sektoren zuständig, also auch für den Eisenbahnsektor. Zudem koordiniert das Referat 311 die Mitarbeit bei Twinning- und Taiex-Projekten. Das Referat 312 betreut die internationale Koordinierung speziell für die Bereiche Telekommunikation und Eisenbahn. Im Bereich der Eisenbahn nimmt das Referat 312 die Aufgaben der Koordinierung der Mitarbeit in internationalen und europäischen Gremien und sektorspezifischer internationaler Berichtspflichten, der Vorbereitung und Teilnahme an internationalen Terminen des Präsidiums und der Teilnahme an internationalen Konferenzen zur Vertretung der Bundesnetzagentur wahr.

3. Eisenbahninfrastrukturbeirat

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat bei der Bundesnetzagentur ist ein Beratungsgremium mit gesetzlich definierten Aufgaben und Rechten. Er setzt sich aus neun Mitgliedern des Deutschen Bundestages und neun Vertretern oder Vertreterinnen des Bundesrates zusammen. Die Ländervertreter müssen Mitglied einer Landesregierung sein oder diese politisch vertreten. Die Mitglieder des Eisenbahninfrastrukturbeirates werden jeweils auf Vorschlag des Deutschen Bundestages bzw. des Bundesrates von der Bundesregierung berufen. Das aktuelle Mitgliederverzeichnis ist auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht.

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat wählt aus seiner Mitte ein vorsitzendes und ein stellvertretendes vorsitzendes Mitglied für die Dauer von zwei Jahren. Am 16. März 2015 wurde die brandenburgische Verkehrsministerin Kathrin Schneider zur Vorsitzenden gewählt. Sie löste den damaligen brandenburgischen Verkehrsminister Jörg Vogelsänger ab. Stellvertretender Vorsitzender ist der Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann.

Zur Umsetzung der Regulierungsziele ist der Eisenbahninfrastrukturbeirat berechtigt, bei der Bundesnetzagentur Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Er berät die Bundesnetzagentur bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Erstellung ihres Tätigkeitsberichts. Außerdem hat er die Aufgabe, der Bundesnetzagentur Vorschläge für die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit zu machen. Die Bundesnetzagentur informiert den Eisenbahninfrastrukturbeirat regelmäßig über ihre aktuellen Aufgaben und Entscheidungen.

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat im Jahr 2015 vier Mal getagt. Insbesondere hat er sich mit der Verbesserung der Leistungen an Personenbahnhöfen sowie mit dem bestehenden und künftigen Trassenpreissystem der DB Netz AG befasst.

B Ausblick 2016

1. Rechtliche Grundsatzfragen

1.1 Umsetzung Recast / neues Eisenbahnregulierungsrecht

Im Rahmen der Umsetzung des Recasts des Ersten Eisenbahnpaketes (Richtlinie 2012/34/EU) ergeben sich unter anderem Fragen zur Reichweite der Regulierung. Hierzu muss der Infrastrukturbegriff des Europäischen Rechts (z. B. der Begriff der Serviceeinrichtung) juristisch ausgelegt und für den deutschen Rechtsrahmen definiert werden.

Das neue Eisenbahnregulierungsrecht erfordert Konzepte für die Verwaltungspraxis, die sich unter anderem mit Ausnahmevorschriften und tragfähigen Alternativen auseinandersetzen.

Durch die Ausnahmevorschriften ergibt sich beispielsweise eine Abgrenzungsproblematik, anhand welcher Faktoren bestimmt werden kann, welche Fälle und Unternehmensarten unter die Ausnahmevorschriften fallen und somit u. a. von der Verpflichtung zur rechtlichen und operationalen Entflechtung ausgenommen sind. Da in Deutschland sehr viele kleine Eisenbahninfrastrukturunternehmen existieren, sind die Ausgestaltung und Bestimmung dieser Ausnahmefälle praxisrelevant und für die Arbeit der Bundesnetzagentur von großer Bedeutung.

Der unbestimmte Rechtsbegriff der „tragfähigen Alternative“ hat Einfluss auf das Zugangsrecht zu Serviceeinrichtungen. Bevor die Nutzung einer Serviceeinrichtung abgelehnt werden kann, soll das Eisenbahninfrastrukturunternehmen prüfen, ob eine tragfähige Alternative angeboten werden kann. Eine solche Entscheidung muss schnell getroffen werden können und erfordert objektive Kriterien als Grundlage.

1.2 Wartungseinrichtungen

Mit Inkrafttreten des Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 28. Mai 2015 wurde die Bundesnetzagentur als zuständige Behörde im § 14 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) rechtlich dazu verpflichtet, die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen und zu prüfen, ob sich auf diesen Märkten Verhältnisse entwickelt haben, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

Die Marktuntersuchung wird hierbei in zwei Stufen durchgeführt werden. In einem ersten Schritt wird eine Marktabgrenzung erfolgen und in einer weiteren Stufe sollen die vorherrschenden Wettbewerbsverhältnisse analysiert und festgestellt werden.

Hierzu werden Fragebogen an die Marktteilnehmer versandt sowie deren Antworten ausgewertet. Ziel ist es, die erste Stufe im Jahr 2016 abzuschließen.

2. Zugangsregulierung

2.1 Umfang des Zugangsrechts in Serviceeinrichtungen

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) bestimmten Umfang zu gewähren. Zur Eisenbahninfrastruktur zählen die in § 2 Abs. 3c AEG aufgeführten Serviceeinrichtungen. Eine weitergehende Definition oder Begründung zur näheren Bestimmung, welche Anlagen und Leistungen im Einzelnen erfasst werden, hat der Gesetzgeber nicht vorgenommen. Angesichts der Vielzahl sehr unterschiedlicher Serviceeinrichtungen, die sich unter diese Begriffe fassen lassen, würde eine einheitliche Definition den Umständen voraussichtlich nicht gerecht.

Die Bundesnetzagentur hat festgestellt, dass bei der Aufstellung von Nutzungsbedingungen immer wieder Unsicherheit herrscht, welche Anlagen und Leistungen einer Serviceeinrichtung von den Nutzungsbedingungen erfasst werden müssen. Die Zuordnung der Gleisinfrastruktur sowie den unmittelbar mit dieser zusammenhängenden Anlagen und Leistungen zum regulierten Bereich erscheint unzweifelhaft. Je mehr die Anlagen bzw. die Leistungen ihre unmittelbare Gleisbezogenheit verlieren, desto weniger offenkundig zeigt sich der Bezug zum Eisenbahnbereich. Insbesondere für die Serviceeinrichtungen, die auf der Schnittstelle zu anderen Verkehrs- bzw. Wirtschaftsbereichen liegen, wie z. B. die „Güterterminals“ nach § 2 Abs. 3c Nr. 3 AEG, aber auch die Personenbahnhöfe nach § 2 Abs. 3c Nr. 2 AEG, ist unter Berücksichtigung des Sinn und Zwecks der Serviceeinrichtung ein angemessener Umfang des diskriminierungsfreien Zugangsrechts zu definieren.

Die Bundesnetzagentur wird hierzu weitergehende Untersuchungen vornehmen und ihre Positionen veröffentlichen.

2.2 Harmonisierung Kapazitätsvergabe auf Schienenwegen/in Serviceeinrichtungen

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben nach den gesetzlichen Grundlagen Zeitlinien und Prozessabläufe zur Zuweisung von Kapazitäten auf den Schienenwegen (Trassen) und in Serviceeinrichtungen festgelegt. Diese Regelungen haben sie in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlicht.

Anders als für Schienenwege sind für Serviceeinrichtungen – abgesehen von Vorgaben für die Prozessabläufe – keine gesetzlichen oder verordnungsrechtlichen Verpflichtungen zur Einhaltung von Fristen zur Kapazitätsvergabe vorgegeben. In der Praxis haben sich in einigen Fällen auf der Schnittstelle Schwierigkeiten ergeben, wenn die Zuweisungen der Kapazitäten auf den Schienenwegen und in den Serviceeinrichtungen nicht aufeinander abgestimmt werden. Im Bereich der DB Netz AG müssen die Zuweisungsanträge für Trassen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen wesentlich früher gestellt und vereinbart werden als die Anträge für Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen. Dies kann dazu führen, dass vertragliche Vereinbarungen für Trassen abgeschlossen werden, ohne dass die als Ergänzung notwendige Kapazität in Serviceeinrichtungen sichergestellt ist. In der betrieblichen Praxis kann dies zu „Staus“ auf den Schienenwegen führen, wenn die Züge in der Serviceeinrichtung, die sie ansteuern, nicht abgefertigt werden können.

Die Bundesnetzagentur beabsichtigt, in einem Projekt mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, der DB Netz AG und Betreibern von Serviceeinrichtungen, Regelungen zur Harmonisierung der Fristen bei den Prozessabläufen zur Zuweisung von Kapazitäten auf den Schienenwegen und in Serviceeinrichtungen zu erarbeiten und auf Vereinbarungen zwischen den Infrastrukturbetreibern hinzuwirken.

2.3 Weiterentwicklung Güterverkehrskorridore – Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Mit der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (EU-VO 913/2010) wurde die Einrichtung von Güterverkehrskorridoren angeordnet. Im November 2015 werden die letzten Güterverkehrskorridore in Betrieb genommen. Deutschland ist künftig an sechs Korridoren beteiligt. Die Regulierungsbehörden in den Korridoren arbeiten eng zusammen und sind in den Gremien der Korridore vertreten.

Die ersten Erfahrungen mit den Korridoren liegen mittlerweile vor. Vor allem im wichtigen Korridor Rhine-Alpine (seit November 2013 in Betrieb) stagniert die Nachfrage nach vorkonstruierter Kapazität trotz flexibler Angebote. Daher befürworten auch die Regulierungsbehörden eine Weiterentwicklung der EU-VO 913/2010 zur Verbesserung der wettbewerblichen Randbedingungen. Dies betrifft unter anderem bessere und zeitgerechtere Kapazitätsangebote für die Verkehrsunternehmen, die Anbindung von Terminals, organisatorische Strukturen, grenzüberschreitende Planungen von Baumaßnahmen und Harmonisierung von betrieblichen Regelungen.

Zur Weiterentwicklung der Verordnung sind umfangreiche Arbeiten in den verschiedenen internationalen Gremien und auch unter den Regulierungsbehörden notwendig. Ziel ist die Weiterentwicklung dieser Themen, auch durch enge Kontakte zu Verbänden der Verkehrsunternehmen, im Jahre 2016 zu begleiten und Vorschläge im Rahmen der Zuständigkeiten der Regulierungsbehörden zu unterbreiten. Dazu wird sich die Bundesnetzagentur an internationalen Workshops mit Verkehrsunternehmen zur Ermittlung von Fakten und Hinweisen zur Verbesserung der Wettbewerbssituation und zur Stärkung des internationalen Schienengüterverkehrs beteiligen.

2.4 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes

Das geltende Eisenbahnrecht sieht vor, dass Betreiber der Schienenwege sogenannte Anreizsysteme einzurichten haben. Ziel ist es, zusätzliche monetäre Anreize so zu setzen, dass es zu einer Verringerung von Störungen und zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes kommt. Adressaten der Verpflichtung sind die Betreiber der Schienenwege und deren Nutzer gleichermaßen. Hauptziel von Anreizsystemen ist die Herstellung einer möglichst optimalen Betriebsqualität und Pünktlichkeit für die Durchführung aller Verkehre, denn damit wird auch die Verkehrsmittelwahl des Endkunden beeinflusst.

Im Zentrum des Interesses steht insbesondere das Anreizsystem der DB Netz AG, weil Verspätungen bei anderen Betreibern der Schienenwege derzeit eine weniger wettbewerbsrelevante Rolle spielen.

Zum Netzfahrplanwechsel 2009/2010 hatte die DB Netz AG ihr Anreizsystem grundlegend geändert. Grund hierfür waren anhaltende Beschwerden der Nutzer und Beanstandungen der Bundesnetzagentur. Das seinerzeit eingeführte System sieht vor, dass die Zugangsberechtigten eine Auswahl an Zügen treffen, deren Pünktlichkeit im Jahresverlauf als Maßstab für ein Anreizentgelt herangezogen wird. Dabei wird je nach Verursacher der Verspätung entweder das Verkehrsunternehmen oder das Infrastrukturunternehmen zur Verantwortung gezogen.

Seit geraumer Zeit erhält die Bundesnetzagentur vermehrt Hinweise und Beschwerden über erhebliche Qualitätsprobleme bei der Verkehrsdurchführung auf der Infrastruktur der DB Netz AG. Zur Begleitung der auch unternehmensseitig angekündigten Revision des Anreizsystems beabsichtigt die Bundesnetzagentur, die Marktteilnehmer zu den Erfahrungen mit dem Anreizsystem der DB Netz AG zu konsultieren, um eine Einschätzung über die von der DB Netz AG definierten Messgrößen zu erhalten und um zu klären, ob durch die Anreizsetzungen wirksam Störungen beseitigt sowie die Leistungsfähigkeit erhöht werden.

2.5 Baumaßnahmen auf Schienenwegen – Weiterentwicklung von Regelungen

Die Bundesnetzagentur gründete Anfang 2015 einen Arbeitskreis zum Thema „Verbesserung der Qualität bei Planung und Durchführung von Baumaßnahmen“. Hintergrund war die anhaltende Kritik von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über zahlreiche Herausforderungen bei der Anwendung der Richtlinie 402.0305 der SNB der DB Netz AG („Fahren und Bauen“) sowie Kritik an bestehenden IT-Systemen.

Baumaßnahmen bedeuten für Eisenbahnverkehrsunternehmen in den meisten Fällen einen hohen organisatorischen und finanziellen Aufwand. So wurden insbesondere die Neuaufstellungen von umfangreichen Richtlinien zur Baustellenplanung vereinbart, die eine frühe und zeitig gestaffelte Information der Eisenbahnverkehrsunternehmen über Baumaßnahmen und deren Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Gegenstand haben. In der Folge wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen je nach Auswirkung der Baumaßnahme frühzeitig über die Planungen unterrichtet. Dazu wurde ein IT-Tool entwickelt und für die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit geschaffen, Kommentare und Hinweise zu den Planungen zu geben. Aus dem Markt erhielt die Bundesnetzagentur Hinweise, dass die vereinbarten Regelungen nicht systematisch umgesetzt werden und sich die Situation hinsichtlich der Baustellenplanung und -durchführung deutlich verschlechtert hat. Dies führte immer wieder zu kurzfristigen Anpassungen des Fahrplans, sodass es zu grundsätzlich vermeidbaren Verspätungen, Zugausfällen und Schienenersatzverkehr kommt.

In einem von der Bundesnetzagentur initiierten Arbeitskreis wurden in mehreren Sitzungen seit Anfang 2015 mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs und der DB Netz AG wichtige Aspekte der Planung von Baumaßnahmen identifiziert und Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Ziele sind die Weiterentwicklung der Richtlinie „Fahren und Bauen“, neue bzw. weiterentwickelte IT-Systeme und Abstimmungsprozesse sowie die Abstimmung dazu gehöriger Zeitschienen. Auf Grund der umfangreichen Themenliste und der notwendigen Planungen bei der DB Netz AG wird das Projekt 2016 fortgeführt.

3. Entgeltregulierung

3.1 Umsetzung der Entgeltvorgaben aus dem geplanten Eisenbahnregulierungsgesetz

Die Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht erfolgt durch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Der Abschluss des Gesetzgebungsprozesses steht gegenwärtig noch aus. Der Entwurf lässt einen deutlichen Anpassungsbedarf der Entgeltregulierung an die europarechtlichen Vorgaben erwarten. Im Bereich der Betreiber der Schienenwege ist beispielsweise eine Entgeltgenehmigung vorgesehen. Um eine zeitgerechte Anwendung der neuen Regulierungsvorgaben gewährleisten zu können, sind eine konzeptionelle Adaption und Umsetzung durch die Bundesnetzagentur frühzeitig vorzubereiten und durchzuführen.

3.2 Entgeltlistenaktion Top 10 – Unternehmen

Die Bundesnetzagentur führte 2015 eine Entgeltlistenaktion mit dem Ziel durch, einen Marktüberblick über die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erhalten. In einem ersten Schritt wurden die öffentlichen Betreiber der Schienenwege aufgefordert, ihre Entgeltlisten zu erstellen und der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorzulegen, soweit dies noch nicht geschehen war. In einem zweiten Schritt identifizierte die Bundesnetzagentur kleinere Betreiber, die wegen fehlender Wettbewerbsrelevanz von der jährlichen Pflicht zur Entgeltmitteilung gegenüber der Bundesnetzagentur befreit werden konnten. Zudem wurden Unternehmen identifiziert, die eine Bedeutung für die Wettbewerbsentwicklung haben können. Die Entgelte dieser Unternehmen (Top 10) werden im Jahr 2016 nunmehr detailliert geprüft. Die Bundesnetzagentur plant insbesondere zu überprüfen, ob die vereinnahmten Entgelte eisenbahnrechtskonform sind.

3.3 Stationspreishöhen der DB Station&Service AG

Die Bundesnetzagentur beginnt im Jahr 2016 eine Kontrolle der Höhe der Stationspreise der DB Station&Service AG. Stationspreise werden für die Halte der Züge an den Personenbahnhöfen erhoben. Ziel ist es, das Kostenausgangsniveau für die Stationspreiskalkulation verifizieren zu können. Der Fokus liegt auf der Betrachtung von Kosten und Erlösen, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Personenbahnhöfe anfallen. Hierbei wird speziell die kostenseitige Abgrenzung des infrastrukturellen Unternehmensbereiches (Verkehrsstation) vom Vermarktungsbereich von Bedeutung sein. Zudem wird ein Fokus auf die Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Stationskategorien und Regionen zu richten sein. Die bilanziellen Vermögenswerte und Kapitalpositionen (Kapitalbasis) dienen darüber hinaus als Ausgangspunkt für die Ermittlung der maximal zulässigen Rendite. Hier kann die Bundesnetzagentur auf vorhandene und fortlaufend aktualisierte Gutachten zurückgreifen.

4. Internationale Aufgaben

4.1 Independent Regulators' Group – Rail

Die verschiedenen Arbeitsgruppen des Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) werden Positionspapiere und Berichte zu entscheidenden europäischen Eisenbahnthemen in den Bereichen Zugang, Entgelte, Marktbeobachtung sowie der Legislativvorhaben erarbeiten. Diese dienen als Grundlage und Input für Verhandlungen auf europäischer Ebene – sowohl mit Blick auf den Austausch zwischen den europäischen Institutionen als auch mit anderen Interessengruppen. Die IRG-Rail wird weiterhin als wichtiger Ansprechpartner zur Verfügung stehen, um zur Harmonisierung und konsistenten Regulierung im europäischen Eisenbahnmarkt beizutragen. So wird sie sich aktiv an den Diskussionen zu den von der Europäischen Kommission vorgelegten Legislativvorschlägen und ihrer Weiterentwicklung sowie den Durchführungsrechtsakten beteiligen.

Die in den letzten Jahren begonnene Arbeit bei der Marktbeobachtung wird weiter entwickelt. Der jährliche „Market Monitoring Report", der auf der Internetseite der IRG-Rail veröffentlicht wird, bietet inzwischen einen kontinuierlichen Überblick über die Marktstrukturen, Infrastrukturdaten sowie Entwicklungen auf den Personenverkehrs- und Güterverkehrsmärkten in den Mitgliedsländern der IRG-Rail. Ferner stehen die Erstellung von Umsetzungshilfen hinsichtlich der Berechnung der direkten Kosten auf der Grundlage des dazu ergangenen Durchführungsrechtsaktes, Input zu dem seitens der Europäischen Kommission für 2016 vorgesehenen Durchführungsrechtsaktes zu „Serviceeinrichtungen" sowie ein Beitrag zu der von der

Kommission vorgesehenen Überarbeitung der EU-VO 913/2019 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr auf dem IRG-Rail-Arbeitsprogramm 2016.

Bei der Errichtung und Überwachung der Güterverkehrskorridore werden die Bundesnetzagentur und die Mitglieder von IRG-Rail auch im Jahr 2016 weiterhin eng zusammenarbeiten.

4.2 Europäisches Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden

Neben Legislativvorhaben stehen die Arbeiten an den noch nicht verabschiedeten Durchführungsrechtsakten auf der Agenda des Europäischen Netzwerkes der Eisenbahnregulierungsbehörden (European Network Rail Regulatory Bodies, ENRRB) für das Jahr 2016. Die Entwürfe der Durchführungsrechtsakte werden diskutiert. Im Anschluss sind sie dem Komitologieausschuss des Eisenbahnbereichs (Single European Railway Area Committee, SERAC) vorzulegen. Die Erfahrungen der nationalen Regulierungsbehörden werden eingebracht.

Ferner ist beabsichtigt, im Rahmen einer neuen Kooperation aus Europäischer Kommission, ENRRB und der Interessengruppe „PRIME“ (Platform for European Rail Infrastructure Managers) bestimmte Themen zu untersuchen und fortzuentwickeln. Dabei werden im kommenden Jahr die Themen „Marktsegmente“ und „Korridore“ fokussiert. Die Bundesnetzagentur wird sich weiterhin in alle Bereiche der Arbeit dieses Netzwerks ENRRB einbringen.

4.3 Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission

Die Richtlinie 2012/34/EU hat der Europäischen Kommission verschiedene Befugnisse zum Erlass von Durchführungsrechtsakten eingeräumt. Die Europäische Kommission ist damit befugt, Regelungen zu treffen und Verfahren zu konkretisieren. In den Bereichen

– Kosten, die aufgrund des unmittelbaren Zugbetriebs anfallen (direkte Kosten),

– Marktbeobachtung (Railway Market Monitoring Scheme, RMMS),

– neue Schienenpersonenverkehrsdienste,

– Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität und

– zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen

hat die Europäische Kommission in 2015 Durchführungsverordnungen erlassen, die in 2015 in Kraft getreten sind.

Zu den Themenbereichen der Rahmenverträge, dem Zugang zu Serviceeinrichtungen und Services sowie der Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS) stehen die Durchführungsrechtsakte noch aus und werden voraussichtlich in 2016 oder 2017 abgeschlossen. Bei den Rahmenverträgen plant die Europäische Kommission Vorgaben zum Umfang und zur Aufgabe von Verträgen zwischen den Infrastrukturunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine längerfristige Nutzung von Infrastrukturkapazität vereinbaren wollen. Im Themenbereich „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ sind unter anderem Transparenzvorgaben, Zugangsrechte im Einzelnen, Vorgaben zur Zuweisung von Kapazitäten sowie Regelungen zu Entgelten relevant. Für eine breitere Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems sollen Anreize zur Umrüstung von Lokomotiven durch die

Differenzierung der Trassenpreise gesetzt werden. Die Bundesnetzagentur wird für die noch anstehenden Themen das Rechtssetzungsverfahren im Rahmen der ihr zugewiesenen gesetzlichen Aufgaben begleiten und dabei ihre Erfahrungen aus der Regulierungspraxis einbringen.

4.4 Europäischer Rechtsrahmen

Die Bundesnetzagentur wird in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie im Rahmen der verschiedenen Arbeitsgruppen von IRG-Rail weiterhin aktiv an den Diskussionen über die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens teilnehmen und den Gesetzgeber unterstützen.

Kernthemen sind im kommenden Jahr weiterhin die Liberalisierungsbestrebungen des Eisenbahnmarktes auf der Grundlage des „Vierten Eisenbahnpaketes“ der Europäischen Kommission. Für die Bundesnetzagentur ist besonders der politische Teil dieses Paketes wichtig, in welchem die Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU („Recast“) und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bezüglich der Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrs enthalten sind. Am 26. Februar 2014 hat das Europäische Parlament in der ersten Lesung Vorschläge verabschiedet. Zurzeit sind zum Vierten Eisenbahnpaket auf Europäischer Ebene die Trilog-Verhandlungen aufgenommen worden. Im Rahmen des voranschreitenden Verhandlungsprozesses werden die Beratungen 2015/2016 die Fragen der vollständigen Liberalisierung des nationalen Schienenverkehrs, der strukturellen Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Verträge im Schienenpersonenverkehr erfassen. Hierzu wird die Bundesnetzagentur in 2016 bei den noch andauernden Diskussionen ihre Erfahrungen einbringen.

Darüber hinaus ist seitens der Bundesnetzagentur gemeinsam mit anderen Regulierungsbehörden eine Untersuchung zum „Zugang zu Rollmaterial“ in verschiedenen Ländern angestoßen worden, die in engem Zusammenhang mit der Ausschreibung dieser Verträge steht. Erschwernisse beim Zugang zu Rollmaterial sind von der Europäischen Kommission als maßgebliche Hindernisse bei der wettbewerblichen Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verträge sowie im Hinblick auf einen wettbewerblichen Markt identifiziert worden. Während der aktuelle Vorschlag zum Vierten Eisenbahnpaket keine explizite Initiative in diesem Bereich (mehr) vorsieht, werden die Regulierungsbehörden dieses Thema auf der Tagesordnung behalten und auf europäischer Ebene adressieren. Neben individuellen Stellungnahmen der Mitgliedstaaten wird IRG-Rail zu mehreren Themen zeitnah Positionspapiere erstellen. So wird sich die Arbeitsgruppe „Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector“ mit den dargestellten Themenkomplexen befassen und ferner die gegenwärtige und zukünftigen Rolle und die Aufgaben der Regulierungsbehörden ins Zentrum ihrer Arbeit stellen. Dabei werden grenzüberschreitende Sachverhalte und die notwendige Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden an Bedeutung gewinnen.

Zusammenfassung

Der Wachstumstrend des Gesamtumsatzes im Eisenbahnmarkt setzt sich auch im Jahr 2014 fort. Die Verkehrsleistungen in den einzelnen Segmenten blieben zum Vorjahreszeitraum weitgehend konstant. Der Anteil der Wettbewerber am Umsatz konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um ein Prozent von 18 auf 19 Prozent gesteigert werden.

Eine wesentliche operative Tätigkeit der Bundesnetzagentur stellt die Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Schienenwegen dar. Neben grundsätzlichen Sachverhalten, wie die Vorlage und Überarbeitung von SNB mit sämtlichen Regelwerken, befasst sich die Bundesnetzagentur mit konkreten betrieblichen und technischen Netzzugangsproblemen.

Im Bereich der Entgeltregulierung liegt der Fokus der Bundesnetzagentur weiterhin auf der Überprüfung der Eisenbahnrechtskonformität der von den Infrastrukturbetreibern erhobenen Entgelte in Höhe und Struktur. Unter anderem wurden geplante Änderungen der NBS der DB Netz AG geprüft und eine Prüfung der Entgelthöhen des Trassenpreissystems 2011 der DB Netz AG durchgeführt.

Teil I Marktentwicklung

Der Umsatz im Eisenbahnmarkt ist im Jahr 2014 auf 19,0 Mrd. Euro gestiegen. Damit setzte sich das stetige Wachstum der Vorjahre fort. Den stärksten Umsatzanstieg verzeichnete der Schienengüterverkehr von 4,8 Mrd. auf 5,0 Mrd. Euro. Eine leichte Steigerung des Umsatzes gab es im Schienenpersonennahverkehr von 9,9 Mrd. auf 10,0 Mrd. Euro. Im Schienenpersonenfernverkehr blieb der Umsatz bei 4,0 Mrd. Euro konstant (Kapitel I A 1 und I A 2). Im Zeitraum von 2010 bis 2014 wuchs der Umsatz des Eisenbahnverkehrsmarktes um rund zehn Prozent.

Die Verkehrsleistung blieb gegenüber dem Vorjahreszeitraum weitgehend konstant. Im Schienenpersonennahverkehr stagnierte die Anzahl der Personenkilometer und liegt wie im Vorjahreszeitraum bei 54 Mrd. Im Schienenpersonenfernverkehr sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2014 auf 36 Mrd. Personenkilometern. Im Schienengüterverkehr hingegen konnte ein Wachstum von 113 Mrd. auf 114 Mrd. Tonnenkilometer beobachtet werden (Kapitel I A 3). Einen weiteren Aufschwung erlebte die Entwicklung der Beschäftigung im Eisenbahnmarkt. Nachdem im Vorjahreszeitraum die Beschäftigungszahlen bei ca. 142.000 Vollzeitstellen lagen, stiegen sie in 2014 auf 145.000 Vollzeitstellen an. Von den Beschäftigten waren mehr als 53 Prozent im Bereich der EVU und etwa 47 Prozent bei den EIU tätig (Kapitel I A 4).

Vom Umsatz im Eisenbahnmarkt entfielen 19 Prozent auf die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung um ein Prozent. Im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber einen weiteren Prozentpunkt an Anteilen hinzugewinnen. Im Schienenpersonennahverkehr stagnierte der Anteil der Wettbewerber am Umsatz bei 19 Prozent. Allein im Schienenpersonenfernverkehr zeigt sich ein unverändertes Bild, mit einem Wettbewerberanteil von weniger als einem Prozent (Kapitel I B).

Von ihrem Umsatz geben die Eisenbahnverkehrsunternehmen 31 Prozent weiter an Eisenbahninfrastrukturunternehmen, in Form von Entgelten, die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur anfallen. Die Summe der gezahlten Infrastrukturnutzungsentgelte belief sich in 2014 auf insgesamt 5,8 Mrd. Euro. Davon entfällt der größte Anteil mit gut 4,6 Mrd. Euro auf die Trassenentgelte für die Nutzung der Schienenwege. Der verbleibende Betrag setzt sich aus Stationsentgelten (knapp 0,8 Mrd. Euro) sowie aus Entgelten für die Nutzung sonstiger Serviceeinrichtungen (ca. 0,4 Mrd. Euro) zusammen. Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterscheidet sich nach Verkehrsdienst deutlich. Der Schienenpersonennahverkehr trug im Berichtszeitraum mit etwa 67 Prozent zum Umsatz aus Trassenentgelten bei, gefolgt vom Schienenpersonenfernverkehr mit 18 Prozent und dem Schienengüterverkehr mit 15 Prozent (Kapitel I D 1).

Die mittleren Trassenentgelte sind über die vergangenen Jahre kontinuierlich gestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2010 lag das mittlere Trassenentgelt in 2015 im Schienenpersonennahverkehr um rund 13 Prozent, im Schienengüterverkehr um rund 13 Prozent sowie im Schienenpersonenfernverkehr um rund 14 Prozent höher (Kapitel I D 2). Parallel zur Entwicklung der Trassenentgelte haben sich auch die Entgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen mit einer Steigerung von zwölf Prozent gegenüber 2010 deutlich erhöht. Wie beim mittleren Trassenentgelt, liegt auch hier die Steigerung signifikant über denen der Vergleichsindizes (Kapitel I D 3).

Die Netzentgelte der DB Energie GmbH haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Die Steigerung vom Vorjahreszeitraum auf das Jahr 2015 betrug 5,5 Prozent. Die Erhöhungen fielen jedoch nicht linear aus, sondern differierten nach der Abhängigkeit der Netznutzungsstunden. Waren noch von 2013 auf 2014 EVU mit intensiverer Netznutzung überproportional von den Steigerungen betroffen, profitierten diese in den Folgejahren von geringeren Anhebungen im Vergleich zu EVU mit weniger intensiver Nutzung. Im Jahr 2014 lag diese Differenz bei rund 65 Prozent (Kapitel I D 4).

Die wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. 57 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV erzielten ein positives Betriebsergebnis gegenüber 66 Prozent im Geschäftsjahr 2013. Der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis im Schienengüterverkehr lag im Jahr 2014 bei 75 Prozent und ging zum Vorjahr um vier Prozent zurück (Kapitel I D 6).

Teil II Tätigkeiten

Im Rahmen der zehnten Markterhebung verschickte die Bundesnetzagentur Erhebungsbögen an mehr als 800 Unternehmen. Die Unternehmen übermittelten Informationen unter anderem zu Unternehmensgegenstand, Umsatz, Verkehrsleistungen, Infrastruktur und Serviceeinrichtungen für das Berichtsjahr 2014. Mit der Marktbeobachtung erlangt die Bundesnetzagentur umfassende Informationen über den Eisenbahnverkehrsmarkt. Die Ergebnisse werden unter anderem im Jahresbericht und im Tätigkeitsbericht Eisenbahnen der Bundesnetzagentur veröffentlicht. Die Ergebnisse fließen in den Bericht der IRG-Rail ein und werden der EU-Kommission zum Zweck der internationalen Marktüberwachung zur Verfügung gestellt. Durch das Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde die Bundesnetzagentur gemäß § 14 Abs. 8 AEG damit beauftragt, die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen und anhand dieser die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zu prüfen und zu beurteilen. In der ersten Jahreshälfte 2015 wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit den unterschiedlichen Interessensgruppen im Bereich "eisenbahnspezifische Wartungseinrichtungen" geführt (Kapitel II A).

Eine wesentliche operative Tätigkeit der Bundesnetzagentur stellt die Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Schienenwegen dar. Dabei geht es überwiegend um grundsätzliche Sachverhalte wie der Vorlage und Überarbeitung von SNB mit sämtlichen Regelwerken. Im Berichtszeitraum haben insgesamt 14 Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bundesnetzagentur über ihre beabsichtigte Neufassung oder Änderung der SNB unterrichtet. Davon haben zwei EIU entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung erstmalig ihre Nutzungsbedingungen an die Bundesnetzagentur versendet (Kapitel II B 2).

Neben den zuvor genannten fortlaufenden Tätigkeiten befasst sich die Bundesnetzagentur mit konkreten betrieblichen Netzzugangsproblemen. So wurde Anfang des Jahres 2015 mit interessierten EVU, Aufgabenträgern sowie Vertretern der DB Netz AG ein Arbeitskreis "Fahren und Bauen" gegründet. Im Rahmen von vier Sitzungen im Berichtszeitraum wurden zahlreiche Probleme identifiziert und von allen Beteiligten diskutiert (Kapitel II B 3.1). Auf Grund von Beschwerden von Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden in einem weiteren Arbeitskreis die Dispositionsregeln der DB Netz AG geprüft (Kapitel II B 3.2). Im Jahr 2015 war die Bundesnetzagentur durch zahlreiche Netzzugangsverfahren in die Vergabe von Schienenwegekapazität für Zugverkehre von und nach Sylt eingebunden. Die Bundesnetzagentur hat im Berichtszeitraum insgesamt acht Bescheide zur Zuweisung von Schienenwegskapazität für die Sylt-Verkehre erlassen (Kapitel II B 3.3).

Der Bundesnetzagentur wurden im Jahr 2015 die NBS 2017 und SNB 2017 von der DB Netz AG vorgelegt. Die Bundesnetzagentur hat den von der DB Netz AG beabsichtigten Streichungen der Anforderungen an Probefahrten im netzzugangsrelevanten Regelwerk (Richtlinie 810.400), welches als Anlage Bestandteil der NBS bzw. SNB ist, widersprochen (Kapitel II C 2.2). In einem weiteren Verfahren hat die DB Station&Service AG im November 2015 der Bundesnetzagentur die von ihr beabsichtigten Änderungen ihrer Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (INPB) zur Prüfung vorgelegt. Das entsprechende Regelwerk soll ab Mitte April 2016 gelten (Kapitel II C 2.3).

Die Bundesnetzagentur hat im Berichtszeitraum die Prüfung der Entgelthöhen der DB Netz AG im Trassenpreissystem 2011 abgeschlossen. Sie hat festgestellt, dass die Entgelte den eisenbahnrechtlichen Vorgaben entsprechen. Im Ergebnis des Bescheids wurde die DB Netz AG dazu verpflichtet, die Berechnungen und Darlegungen der Kosten zur Erbringung der regulierten Leistungen zu verbessern (Kapitel II D 2.1). In einem weiteren Verfahren hat die Bundesnetzagentur die im Jahr 2014 von der DB Netz AG begonnene Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems 2017 weiterhin intensiv begleitet. Dazu nahm die Behörde im Frühjahr 2015 an einem umfangreichen Marktkonsultationsprozess teil. Hierbei wurden die Marktteilnehmer umfassend über die Weiterentwicklung des Trassenpreissystems informiert (Kapitel II D 2.2). Mit einem am 30. April 2015 ergangenen Bescheid hat die Bundesnetzagentur eine im Markt umstrittene Teilkomponente im Entgeltsystem der Hamburg Port Authority (HPA) für ungültig erklärt. Die Behörde erklärte in ihrem Bescheid die betroffene Teilkomponente für unwirksam, weil sie in den Mehrfachabrechnungen einen Verstoß gegen die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erkannte (Kapitel II D 2.3). Darüber hinaus hat die Bundesnetzagentur bei den Betreibern der Schienenwege mit der sog. "Entgeltlistenaktion" ein Verfahren aus dem Jahr 2014 fortgeführt. Ziel ist es, kleine Betreiber der Schienenwege von übermäßigem bürokratischem Aufwand durch eine jährliche Mitteilung der Liste der Entgelte zu befreien (Kapitel II D 4.1).

Einer gerichtlichen Klärung (Kapitel II E) unterlagen im Jahr 2015 die Verfahren

- Rahmenverkehre Sylt,
- Gelegenheitsverkehr RDC,
- Fortbestand einer Ausnahmeregelung zur EBO für überbreite Schlafwagen,
- zur Verlader- und zur 20-Stunden-Regelung,
- zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals,
- zum Zugangsrecht der Verlader,
- zum Verfahren DB Station&Service AG ./. HKX bezüglich der Einzelfallkorrektur von Stationspreisen.

Die internationalen Aufgaben spielen in der Eisenbahnregulierung weiterhin eine wichtige Rolle (Kapitel II F). Die Begleitung des 4. Eisenbahnpaketes der EU-Kommission sowie die seitens der EU-Kommission geplanten Durchführungsrechtsakte standen im Berichtszeitraum im Fokus der Arbeit. Die Arbeitsgruppen der IRG-Rail haben sich den themenspezifischen Rechtsakten zur Marktbeobachtung, dem Zugang zu Serviceeinrichtungen und den Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs entstehen, befasst. In dieser

tauschen Eisenbahnregulierungsbehörden aus 26 Mitgliedstaaten Erfahrungen aus und entwickeln in verschiedenen Arbeitsgruppen gemeinsame Ansätze zur Sicherstellung einer effizienten, marktgerechten und über die Ländergrenzen konsistenten Regulierung in Europa.

Teil III Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur ist für die Überwachung der Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, Schienenwegen und Serviceeinrichtungen sowie den jeweiligen Dienstleistungen zuständig. Diese Aufgabe wird durch die Abteilung Eisenbahnregulierung wahrgenommen.

Die Bundesnetzagentur wird sich im Jahr 2016 im Rahmen der Umsetzung des Recasts des Ersten Eisenbahnpakets mit Rechtsfragen zur Reichweite der Regulierung befassen. Darüber hinaus ergibt sich auf Grund der Änderung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften vom 28. Mai 2015 die rechtliche Verpflichtung, die räumlichen und sachlichen Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen. Im Anschluss daran wird die Bundesnetzagentur eine Überprüfung vornehmen, ob sich auf diesen Märkten Verhältnisse entwickelt haben, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

Auf internationaler Ebene steht die aktive Teilnahme in den entsprechenden Arbeitsgruppen der IRG-Rail an. Die Arbeitsgruppen werden Positionspapiere und Berichte zu entscheidenden europäischen Eisenbahnthemen in den Bereichen Zugang, Entgelte, Marktbeobachtung sowie der Legislativvorhaben erarbeiten.

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts 10

Abbildung 2: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt nach Verkehrsdiensten 11

Abbildung 3: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV 12

Abbildung 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten 13

Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten 13

Abbildung 6: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt 14

Abbildung 7: Entwicklung zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen 15

Abbildung 8: Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt 16

Abbildung 9: Entwicklung des Wettbewerbs nach Verkehrsarten 17

Abbildung 10: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsarten 19

Abbildung 11: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Schienenwegen 20

Abbildung 12: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Serviceeinrichtungen 21

Abbildung 13: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt 22

Abbildung 14: Umsatzentwicklung der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Verkehrsarten 23

Abbildung 15: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU 24

Abbildung 16: Entwicklung des mittleren Stationsentgelts der EIU 25

Abbildung 17: Anzahl der EVU (incl. EVU der DB AG), die ihren Strom ausschließlich bzw. nicht ausschließlich von DB Energie GmbH beziehen 26

Abbildung 18: Prozentuale Steigerung der Netzentgelte 27

Abbildung 19: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber (in Cent je kWh) 27

Abbildung 20: Bewertung Diskriminierungsfreiheit Entgeltsysteme 28

Abbildung 21: Bewertung Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber 29

Abbildung 22: Entwicklung der Betriebsergebnisse der EVU im SPNV und SGV 30

Abbildung 23: Entwicklung der Ergebnisse je Leistungseinheit der EVU nach Verkehrsarten 30

Abbildung 24: Entwicklung des Ergebnisses der nicht bundeseigenen Betreiber der Schienenwege 31

Abbildung 25: Entwicklung von Umsatz und Aufwand der nicht bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen 32

Abbildung 26: Entwicklung der Endkundenpreise nach Verkehrsarten 32

Abbildung 27: Anteil der Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichen SNB und NBS 34

Abbildung 28: Entwicklung der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten 35

Abbildung 29: Mitteilungseingänge nach § 14d AEG 36

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BdS	Betreiber der Schienenwege
BLG	BLG Autoterminal Bremerhaven GmbH &. Co. KG
BHE	Bremische Hafeneisenbahn
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BTR	Betrieblich-technisches Regelwerk
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies/Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
DIT	Duisburg Intermodal Terminal GmbH
DUSS	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Einbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIM	European Rail Infrastructure Managers/Zusammenschluss von europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreibern
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies/Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden
ENV	Einzelnutzungsvertrag

EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ERegG-E	Entwurf Eisenbahnregulierungsgesetz
ERFA	European Rail Freight Association/Europäischer Verband der Güterbahnen
ERTMS	European Rail Traffic Management System/Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System/Europäisches Zugsicherungssystem
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Eisenbahnwerkstatt GmbH
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GVG	Georg Verkehrsorganisation GmbH
HKX	Hamburg-Köln-Express GmbH
HPA	Hamburg Port Authority
Hz	Hertz
INBP	Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe
IRG-Rail	Independent Regulators' Group Rail/Zusammenschluss unabhängiger Eisenbahnregulierer in Europa
Kfz	Kraftfahrzeug
kWh	Kilowattstunde/n
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Mio.	Million(en)

Mrd.	Milliarde(n)
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
OSS	One-Stop-Stop
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Pkm	Personenkilometer
PRIME	Platform for European Rail Infrastructure Managers
PSO	Public service obligation/Dienstleistungsaufträge im Personenverkehr
RegTP	Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post
RDC Deutschland GmbH	Railroad Development Corporation Deutschland GmbH
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme/Marktbeobachtung der europäischen Ebene
RNE	Rail Net Europe
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SERAC	Single European Railway Area Commitee/Komitologieausschuss des Eisenbahnbereichs
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
t	Tonne/Tonnen

tkm	Tonnenkilometer
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
TWh	Terawattstunden
VG	Verwaltungsgericht
WFB	WestfalenBahn GmbH
ZRB	Zossenrail Betriebsgesellschaft mbH

Impressum

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Pressestelle der Bundesnetzagentur

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

pressestelle@bnetza.de

www.bundesnetzagentur.de

Tel. +49 228 14-9921

Fax +49 228 14-8975

Stand

April 2016

Druck

Bundesnetzagentur

Bildnachweis

Bundesnetzagentur

Text

Abteilung Eisenbahnregulierung