Bundesnetzagentur

Tätigkeitsbericht
Eisenbahnen 2016

Tätigkeitsbericht Eisenbahnen 2016

Bericht gemäß § 71 Eisenbahnregulierungsgesetz

Stand: April 2017

**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,

die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht ist in Form des Eisenbahnregulierungsgesetzes zum 2. September 2016 in Kraft getreten. Durch den neuen Rechtsrahmen obliegen der Bundesnetzagentur in ihrer Funktion als Regulierungsbehörde neben ihren bereits bestehenden zentralen Aufgaben im Eisenbahnsektor weitere Überwachungsaufgaben. Die Tätigkeit der Bundesnetzagentur wird durch die Einrichtung einer Beschlusskammer für die Regulierung der Eisenbahnen gestärkt. Mit der Anwendung der neuen Rechtsgrundlage im Eisenbahnbereich wird die Bundesnetzagentur die Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen genehmigen. Des Weiteren ist die Überwachung der Vorschriften über die Struktur der Unternehmen und der Unabhängigkeit der Infrastruktur von den Aufsichtsbehörden auf die Bundesnetzagentur übertragen worden.

Die Bundesnetzagentur hat durch ihre Entscheidungen und Aktivitäten erneut erreicht, für verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen zu sorgen. So hat sie Eckpunkte zu verschiedenen Aspekten der Befreiungstatbestände nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz entwickelt, welche den Regelungsgegenstand und Geltungsbereich beschreiben sowie Anforderung an die Antragsteller darlegen. Zu diesen Eckpunkten hat die Bundesnetzagentur eine Marktkonsultation durchgeführt und die Stellungnahmen der Marktteilnehmer in die Leitlinien eingearbeitet.

Die Bundesnetzagentur war im Berichtszeitraum mit Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und hinsichtlich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen befasst. Sie war unter anderem in die Zuweisung der Trassen für den Netzfahrplan 2017 eingebunden und begleitete den Betriebsstart einer Wettbewerberin beim Autozugverkehr von und nach Sylt.

Die Bundesnetzagentur begleitete die von der DB Netz AG begonnene Entwicklung des Trassenpreissystems 2018 und nahm an dem im Jahr 2015 initiierten Marktkonsultationsprozess teil. Weitere Tätigkeiten der Bundesnetzagentur zu Fragen der Entgeltregulierung betrafen die Prüfung von Güterverkehrspreisen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die Entgeltprüfung bei der baustellenbedingten Nutzung teurerer Trassen. Mit der Preishöhenprüfung der Stationsentgelte für die DB Station&Service AG wurde begonnen.

Allerdings konnten nicht alle Probleme auf außergerichtlichem Wege geklärt werden. Im Berichtsjahr 2016 wurden unter anderem Fragen der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals und der Zugang zum Bahnhof Nördlingen von den Gerichten entschieden.

Die Bundesnetzagentur führt als Grundlage ihrer Regulierungstätigkeit jährlich eine Markterhebung bei den Eisenbahnen und Zugangsberechtigten durch. Die Auswertung der Daten zum Geschäftsjahr 2015 zeigt, dass der Umsatz einen neuen Höchstwert von rund 19,2 Mrd. Euro im Jahr 2015 erreicht hat. In allen Verkehrsdiensten konnte auch eine Steigerung der Verkehrsleistung beobachtet werden. Den Wettbewerbern gelang es, ihren Anteil am kumulierten Umsatz weiter von 19 Prozent auf 21 Prozent zu steigern. Der Wettbewerb ist allerdings in den verschiedenen Verkehrsdiensten sehr unterschiedlich ausgeprägt. So besteht im Schienenpersonenfernverkehr nach wie vor eine Dominanz des Marktführers.

Abschließend möchte ich auch die internationale Zusammenarbeit erwähnen, die im Bereich der Eisenbahnregulierung weiterhin an Bedeutung gewinnt. Im Jahr 2016 standen die Begleitung des Vierten Eisenbahnpakets sowie ein weiterer, seitens der Europäischen Kommission geplanter Durchführungsrechtsakt, im Fokus der Arbeit. Dieser Durchführungsrechtsakt soll die in der Richtlinie 2012/34/EU bereits allgemein enthaltenen Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen weiter konkretisieren und sicherstellen, dass die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur einheitlich und nichtdiskriminierend angewandt werden.

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. Entwicklung des Modal Split 10
3. Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt 12
4. Entwicklung der Verkehrsleistung 14
5. Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt 15

B Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt 16

C Entwicklungen im Eisenbahninfrastrukturmarkt 20

1. Marktumfeld der Betreiber der Schienenwege 20
2. Marktumfeld der Betreiber von Serviceeinrichtungen 22

D Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise 23

1. Bedeutung der Infrastrukturnutzungsentgelte 23
2. Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte 24
3. Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte 25
4. Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme 26
5. Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen 28
6. Entwicklung der Endkundenpreise 29

E Eisenbahnrechtliche Vorschriften 31

1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen 31
2. Entgeltlisten 32
3. Mitteilungen nach § 14d AEG (bis 01.09.2016) 33
4. Mitteilungen nach § 72 ERegG (ab 02.09.2016) 34

II TÄTIGKEITEN 35

A Marktbeobachtung 36

1. Grundlagen der Marktbeobachtung 36
2. Durchführung der Marktbeobachtung 36

B Befreiungen 38

1. Marktkonsultation zu den Ausnahme- und Befreiungsvorschriften des § 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) 38

2. Anträge auf Befreiungen ... 39

C Zugang zu Schienenwegen ... 40

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Schienenwegen ... 40
2. Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ... 40
3. Weitere Verfahren ... 41
3.1 Arbeitskreis Fahren und Bauen ... 41
3.2 Aperiodische Rahmenverträge ... 42
3.3 Trassenzuweisung für den Netzfahrplan 2017 ... 43
3.4 Sylt-Verkehr mit Widerspruchsverfahren ... 44
3.5 Sanden ... 44
3.6 Brückenproblematik ... 45
3.7 Stellwerk-/Personal-Monitoring ... 46
3.8 Mangelhafte Wintervorbereitung und Vegetationsrückschnitt ... 47
3.9 Überlastung von Schienenwegen ... 47
3.10 Qualitätsverbesserung und Anreizsystem ... 48

D Zugang zu Serviceeinrichtungen ... 51

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Serviceeinrichtungen ... 51
2. Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ... 51
2.1 NBS der DB Netz AG ... 51
2.2 Bremische Hafeneisenbahn ... 53
2.3 Eurokombi ... 53
2.4 Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (INBP) der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (DB-RNI) ... 54
2.5 Weitere Prüfungen von Nutzungsbedingungen ... 55
3. Weitere Verfahren ... 55
3.1 Prüfung von Zugangsentscheidungen/Nutzungskonflikte in Serviceeinrichtungen ... 55
3.2 Autozugverkehre Sylt, Begleitung des Betriebsstarts der Wettbewerberin RDC Deutschland GmbH ... 56
3.3 Prüfung von NBS der Fährhafen Sassnitz GmbH ... 57
4. Sonstige Aktivitäten ... 58
4.1 Projekt "Harmonisierung" ... 58
4.2 Weitere Aktivitäten ... 59
4.2.1 Investition auf Kundenwunsch ... 59

E Prüfung von Entgelten ... 60

1. Überblick über die Aktivitäten der Entgeltregulierung ... 60
2. Entgelthöhenprüfungen im Einzelnen ... 60
2.1 DB Netz AG - Bescheidumsetzung zum Trassenpreissystem (TPS) 2011 ... 60
2.2 DB Netz AG - Trassenpreissystem 2018 ... 61
2.3 DB Station&Service AG - Aktualisierung Stationspreishöhenliste ... 62
2.4 DB Station&Service AG - Stationspreishöhenprüfung ... 63
3. Weitere Verfahren ... 63
3.1 Prüfung der Güterverkehrspreise der Ammertalbahn ... 63
3.2 Prüfung von Abstellentgelten der DB Netz AG ... 64
3.3 Entgeltprüfung bei baustellenbedingter Nutzung teurerer Trassen ... 64
3.4 Prüfung von APS-Entgelten für fehlende Nachmeldungen ... 65

F Ausgewählte gerichtliche Verfahren ... 66

1. Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals ... 66
2. Klageverfahren J. Müller Agri + Breakbulk Terminals GmbH & Co. KG ... 67

3. Klageverfahren DB Netz AG Betriebsstelle Nördlingen, Zugang zum Bahnhof Nördlingen 67
4. Klageverfahren DB Station&Service AG zum Stationsportal 68

G Grundsatzfragen der Eisenbahnregulierung 69

1. Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastruktursektor 69
2. Vorgehen bei der Studie zur Untersuchung des Wettbewerbs auf den Märkten für Wartungseinrichtungen 69

H Internationale Zusammenarbeit 71

1. Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer 71
1.1 Arbeitsgruppe "Zugangsfragen" und Unterarbeitsgruppe "Zugang zu Serviceeinrichtungen" 72
1.2 Arbeitsgruppe "Marktbeobachtung" 73
1.3 Arbeitsgruppe "Legislativvorschläge" 74
1.4 Arbeitsgruppe "Entgelte" und Unterarbeitsgruppe "Entgelte Serviceeinrichtungen" 75
2. Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden 75
3. Bilaterale Zusammenarbeit 77
4. Einrichtung europäischer Schienengüterverkehrskorridore 77

III ROLLE UND ORGANISATION DER BUNDESNETZAGENTUR, AUSBLICK 79

A Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur 80

1. Aufgaben und Struktur der Bundesnetzagentur 80
2. Aufbau Eisenbahnregulierung 83
3. Eisenbahninfrastrukturbeirat 84

B Ausblick 2017 86

1. Grundsatzfragen 86
1.1 Umsetzung des neuen Rechtsrahmens 86
1.2 Befreiungsanträge 86
1.3 Entflechtung 86
2. Wartungseinrichtungen 86
3. Zugangsregulierung 86
3.1 Planung und Durchführung von Baumaßnahmen 86
3.2 Gewährleistung der personellen Besetzung von Betriebsstellen 87
3.3 Prüfung der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zum Gelegenheitsverkehr in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG 87
3.4 Verbesserung der Qualität und Beschreibung der Leistungen an Personenbahnhöfen 87
3.5 Schutz des Gelegenheitsverkehrs in Serviceeinrichtungen 87
3.6 Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen 88
4. Entgeltregulierung 88
4.1 Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten für die erste Regulierungsperiode 88
4.2 Ermittlung der Entgeltobergrenze 88
4.3 Abschluss der Prüfung der Stationspreishöhen der DB Station&Service AG 88
5. Internationale Angelegenheiten 88
5.1 Independent Regulators' Group – Rail 88
5.2 Europäisches Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden 89
5.3 Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission 89
5.4 Europäischer Rechtsrahmen 90

ZUSAMMENFASSUNG 91

Teil I Marktentwicklung 92

Teil II Tätigkeiten 93

Teil III Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur 94

VERZEICHNISSE 97

Abbildungsverzeichnis 98

Abkürzungsverzeichnis 100

Impressum 103

I Marktentwicklung

In den Jahren 2014 und 2015 war ein leichter Anstieg des Wirtschaftswachstums in Deutschland zu verzeichnen. Der Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt stieg von 2014 auf 2015 auf einen neuen Höchststand von 19,2 Mrd. Euro. Im selben Zeitraum gab es auch Steigerungen bei der Verkehrsleistung in allen Verkehrsdiensten.

Der Anteil der Wettbewerber am Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt ist in den Jahren 2014 auf 2015 um zwei Prozent auf 21 Prozent gestiegen.

Die Entgelte zur Nutzung der Infrastruktur haben gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiter zugenommen.

A Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors

1. Gesamtwirtschaftliches Marktumfeld

Nach dem Wachstumsrückgang von 3,7 Prozent im Jahr 2011 auf 0,5 Prozent im Jahr 2013 verzeichnete die deutsche Wirtschaft ab dem Jahr 2013 wieder ein stärkeres Wirtschaftswachstum. Das reale Bruttoinlandsprodukt lag im Jahr 2015 um 1,7 Prozent höher als im Jahr 2014. Für das Jahr 2016 wird ein weiterer Anstieg um 1,9 Prozent erwartet.

In den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU-28) schwächte sich im Jahr 2012 die Wirtschaftsleistung ab. Ab dem Jahr 2013 ist wieder eine Steigerung zu erkennen, die im Jahr 2015 mit 2,2 Prozent ihren Höchststand seit dem Jahr 2011 erreicht hat. Für die EU-28 lagen für das Jahr 2016 noch keine Angaben vor.

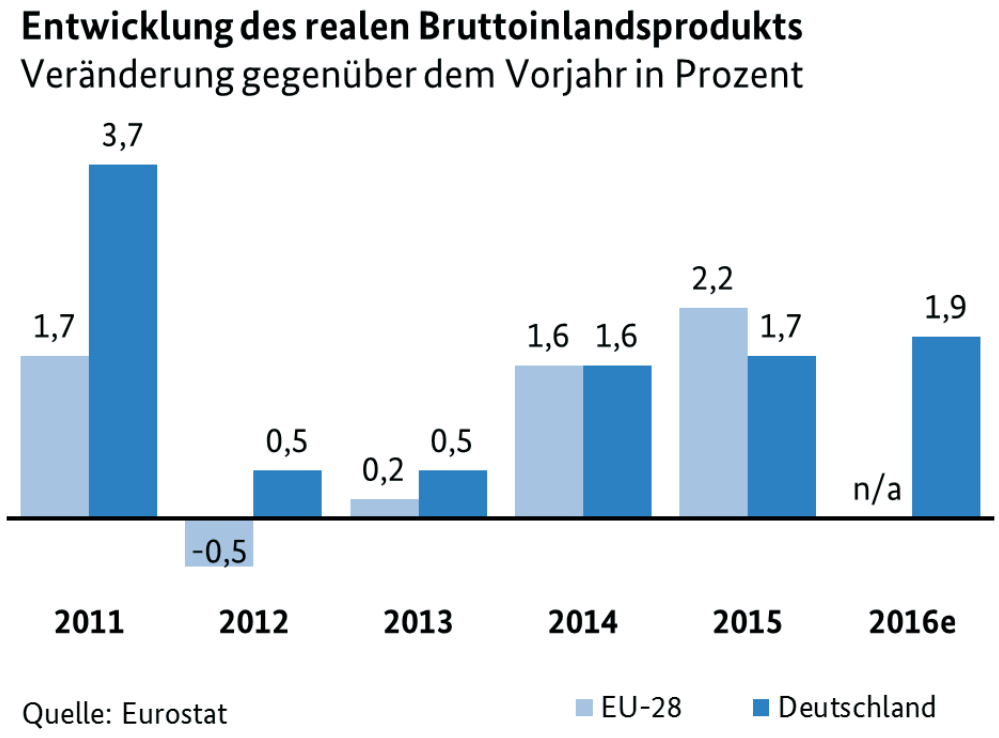

Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts

2. Entwicklung des Modal Split

Im Güterverkehr haben sowohl der Straßengüterverkehr, als auch der Schienengüterverkehr im Jahr 2015 ihren Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Transportleistung um jeweils 0,4 Prozent erhöht. Der Anteil des Binnenschiffgüterverkehrs fiel dagegen mit nunmehr 8,5 Prozent auf das bisher niedrigste Niveau seit 2011. Gleichzeitig sind über den betrachteten Zeitraum keine trendartigen Veränderungen zu erkennen, nach denen sich der Anteil eines Verkehrsträgers kontinuierlich erhöht oder verringert.

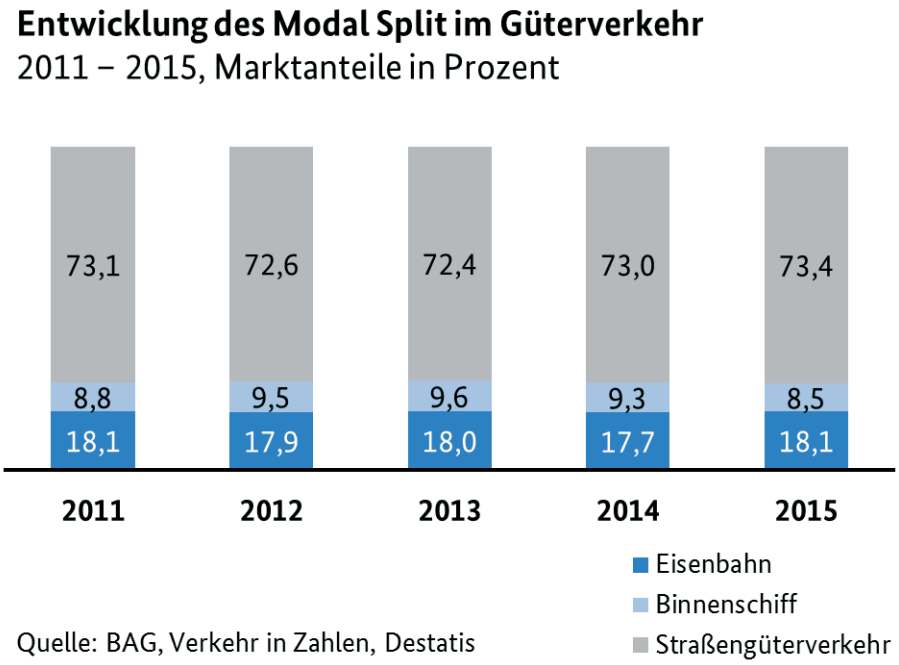

Abbildung 2: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr

Im Personenverkehr stieg der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im vergangenen Jahr geringfügig an und liegt nun bei 84 Prozent. Der Schienenpersonenverkehr verlor hingegen leicht und liegt im Jahr bei 7,9 Prozent. Insgesamt weisen die Anteile der einzelnen Verkehrsträger an der gesamten Beförderungsleistung im Betrachtungszeitraum nur sehr geringe Verschiebungen auf.

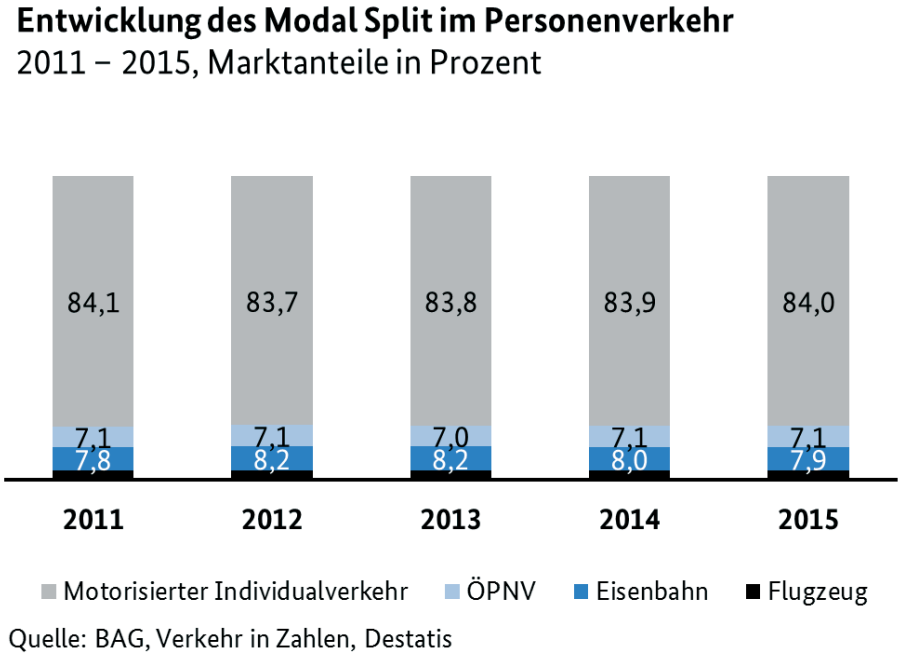

Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr

3. Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt

Der Gesamtumsatz im Eisenbahnmarkt stieg im Jahr 2015 weiter an. In Summe erzielten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen Umsatz von 19,2 Mrd. Euro. Dies bedeutet zugleich einen neuen Höchststand. Dabei stieg der Umsatz im Schienengüterverkehr von 5,0 auf 5,2 Mrd. Euro. Auch im Schienenpersonennahverkehr konnte der Umsatz von 10,0 auf 10,1 Mrd. Euro leicht gesteigert werden. Im Schienenpersonenfernverkehr sank der Umsatz leicht von 4,0 auf 3,9 Mrd. Euro.

Im Zeitraum von 2011 bis 2015 wuchs der Umsatz des Eisenbahnverkehrsmarktes um etwas mehr als sechs Prozent. Aufgeteilt nach Verkehrsdiensten ergibt sich ein Umsatzwachstum für den Schienengüterverkehr von über acht Prozent, für den Schienenpersonenfernverkehr von etwas mehr als zwei Prozent und für den Schienenpersonennahverkehr von über sieben Prozent.

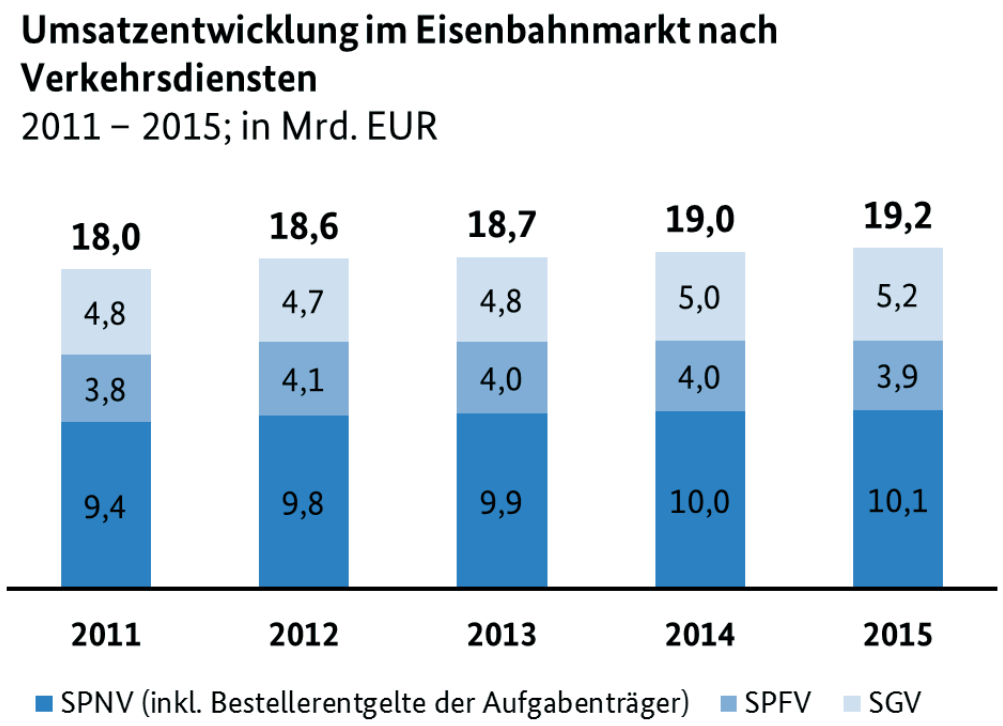

Abbildung 4: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt nach Verkehrsdiensten

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 in den letzten Jahren zurückgegangen: Von 58,5 Prozent im Jahr 2011 auf knapp 56 Prozent im Jahr 2015. Aus Markterlösen, das heißt hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten, werden somit etwas mehr als 44 Prozent der Einnahmen erzielt.

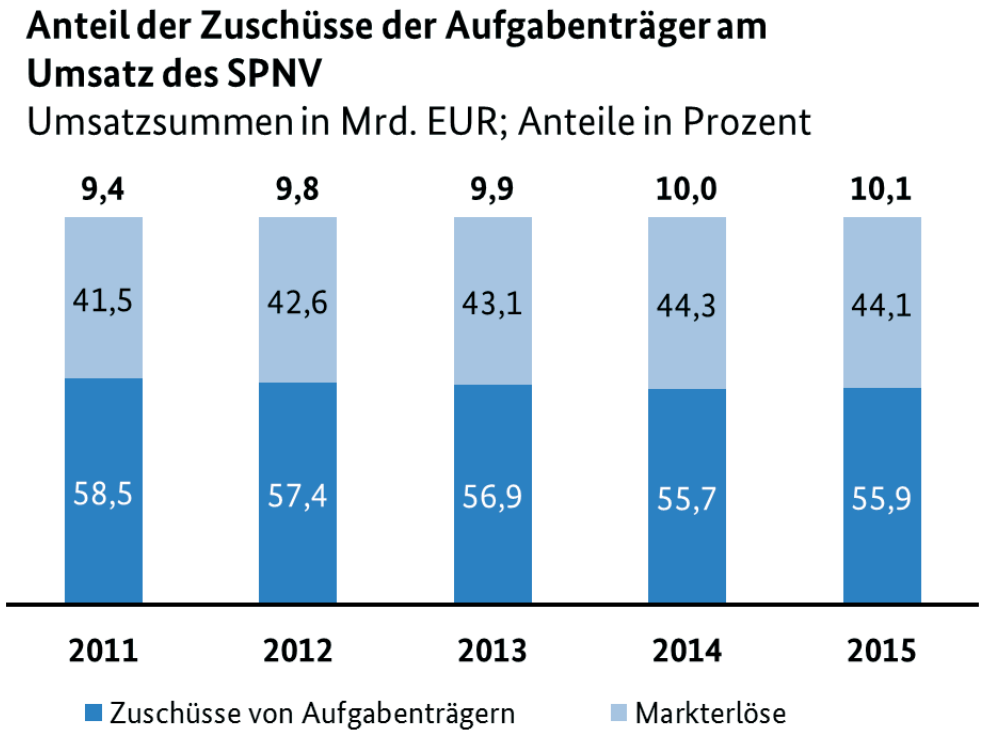

Abbildung 5: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

4. Entwicklung der Verkehrsleistung

Gegenüber dem Verkehrsaufkommen (Frachtmenge bzw. Fahrgastzahl) berücksichtigt die Verkehrsleistung zusätzlich deren mittlere Transport- bzw. Reiseweite. Im Schienenpersonennahverkehr stieg die Verkehrsleistung im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um eine Mrd. Personenkilometer (Pkm) und liegt nun bei 55 Mrd. Pkm. Die Zahl der Fahrgäste stieg von 2014 auf 2015 um insgesamt zwanzig Millionen von 2,57 Mrd. auf 2,59 Mrd. Fahrgäste. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung von etwas mehr als 0,7 Prozent.

Im Schienenpersonenfernverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung leicht und liegt bei etwa 37 Mrd. Pkm. Die Zahl der Fahrgäste stieg von 129 Mio. auf 132 Mio. an, was einer Steigerung von etwas mehr als zwei Prozent entspricht.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erhöhte sich vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 von 115 Mrd. auf 121 Mrd. Tonnenkilometer (tkm). Dies entspricht einem Anstieg von über fünf Prozent und liegt zum Teil daran, dass im Rahmen der Marktbeobachtung durch die Bundesnetzagentur neue Unternehmen ihre Verkehrsleistung angegeben haben. Bei den Unternehmen, die im Jahr 2014 und 2015 Daten zu ihrer Verkehrsleistung gemeldet haben, betrug der Anstieg rund vier Mrd. Tonnenkilometer. Die Beförderungsmenge stieg um über fünf Prozent von 386 Mio. auf 408 Mio. Tonnen an.

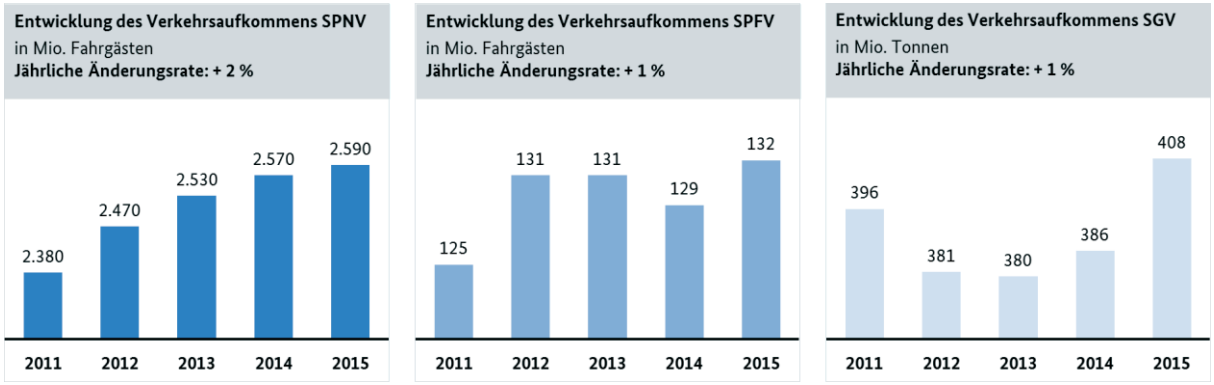

Abbildung 6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsdiensten

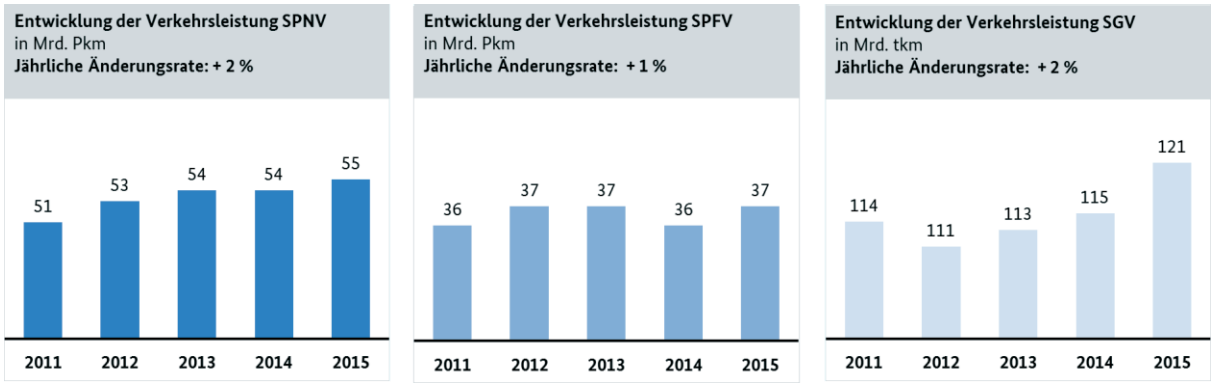

Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsdiensten

5. Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Im Eisenbahnmarkt waren im Jahr 2015 insgesamt rund 147.000 Vollzeitstellen besetzt. Die Anzahl der Vollzeitäquivalente im Eisenbahnmarkt hat sich im Berichtsjahr bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und bei den Triebfahrzeugführern der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter erhöht. Ausgehend von der Gesamtsumme der Vollzeitbeschäftigten im Eisenbahnsektor waren mehr als 53 Prozent der Beschäftigten im Bereich der EVU und rund 47 Prozent bei EIU tätig.

Nach Rückgang und Stagnation der Gesamtzahl der Beschäftigten bis zum Jahr 2012, haben die Eisenbahnunternehmen inzwischen in deutlichem Umfang Personal eingestellt. Die weitere Beschäftigungsentwicklung dürfte vor allem von der zukünftig erbrachten Betriebsleistung abhängig sein.

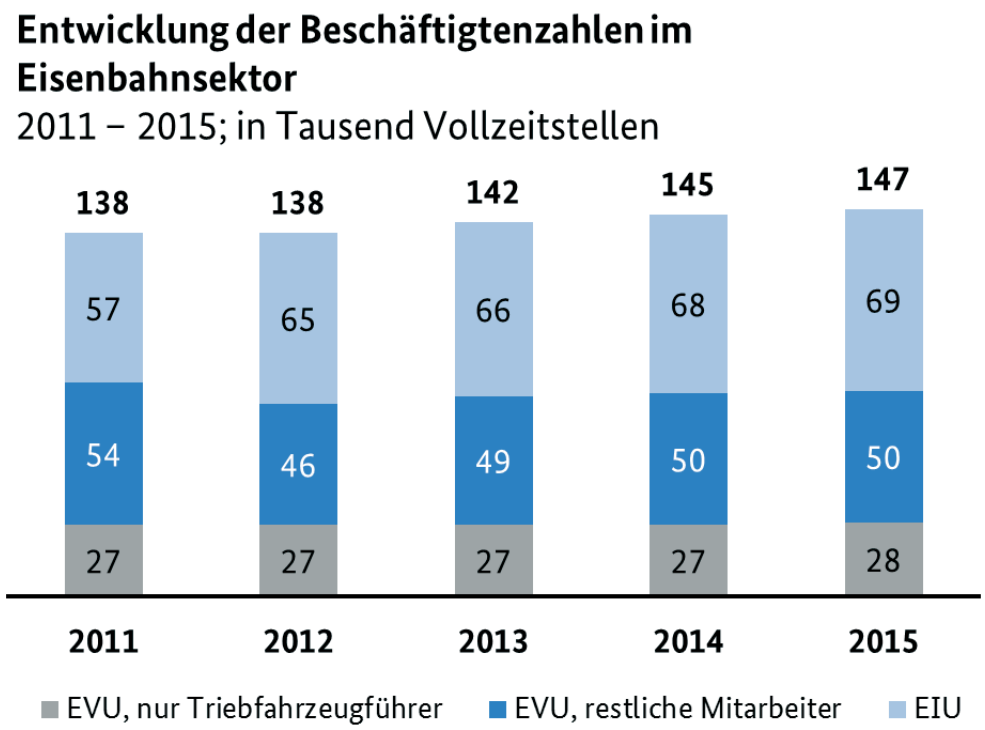

Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

B Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Insgesamt verfügten laut Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit Stand vom März 2017 insgesamt 448 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen. Davon haben rund 350 aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen.

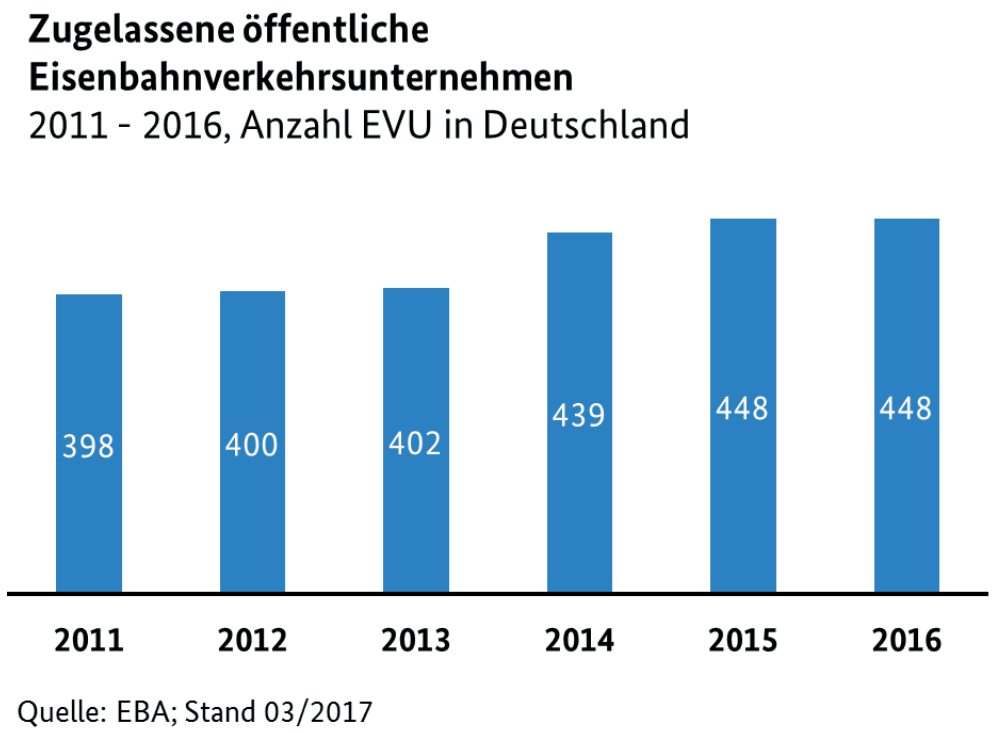

Abbildung 9: Entwicklung zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen

Von 19,2 Mrd. Euro Gesamtumsatz im Eisenbahnmarkt entfielen 21 Prozent auf Wettbewerber der Deutschen Bahn AG. Der Anteil der Wettbewerber an den Gesamterlösen ist im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um zwei Prozent gestiegen. Im Jahr 2005 hatte der Anteil der Wettbewerber am Umsatz noch unter zehn Prozent betragen. Über einen Zeitraum von elf Jahren haben die Wettbewerber ihren Anteil an den Gesamterlösen somit mehr als verdoppelt.

Wettbewerb im Eisenbahnverkehrsmarkt
Summe der Umsätze in Mrd. EUR, Anteile in Prozent

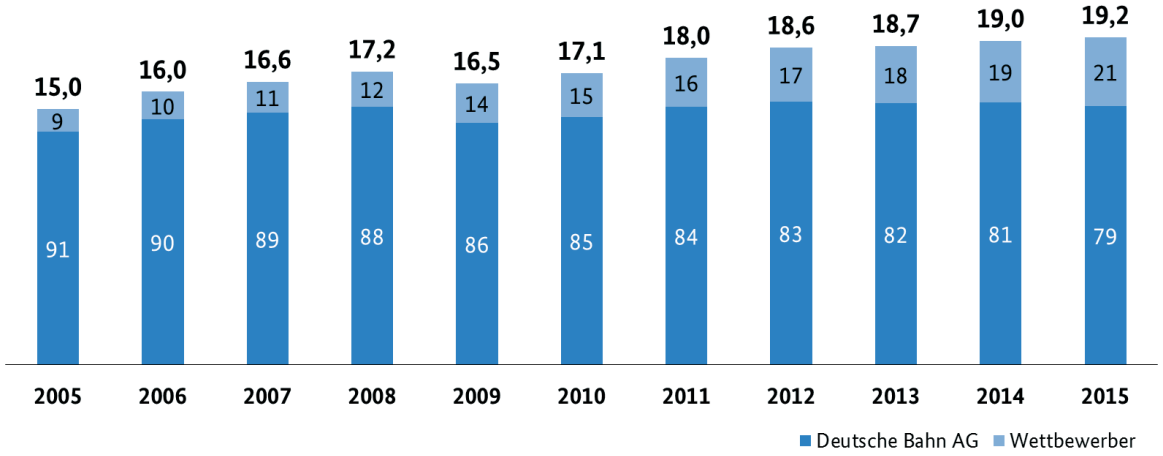

Abbildung 10: Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

In den letzten Jahren ist der Anteil der Wettbewerber zur Deutschen Bahn AG an den Verkehrsleistungen zwar langsam, aber stetig gestiegen. Allerdings bietet sich bei den verschiedenen Verkehrsdiensten (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) ein unterschiedliches Bild.

Im Schienengüterverkehr gewannen die Wettbewerber im Jahr 2015 weitere Marktanteile hinzu und konnten einen starken Zuwachs bei den erbrachten Verkehrsleistungen verbuchen. Der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung stieg um sechs 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. 59 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt wurden von den Güterverkehrsunternehmen der DB AG (insbesondere DB Schenker Rail Deutschland AG) erbracht.

Im Schienenpersonenfernverkehr liegt der Anteil der Wettbewerber wie in den Vorjahren signifikant unter einem Prozent. Mit Ausnahme einiger weniger Verbindungen, die unter anderem von Thalys oder dem Hamburg-Köln-Express (HKX) angeboten werden, wurde das Gros der Verkehrsleistung auch im Jahr 2015 mit einem Anteil von mehr als 99 Prozent erneut durch die Unternehmen der DB AG erbracht. Im Jahr 2015 bot im Binnenverkehr keiner der Wettbewerber eigenwirtschaftliche Zugfahrten an allen Wochentagen an.

Der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr lag im Jahr 2015 bei 22 Prozent. 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. Für das Jahr 2016 rechnet die Bundesnetzagentur mit einer weiteren Steigerung der Wettbewerberanteile in diesem Verkehrsdienst, da zum Fahrplanwechsel 2015/2016 einige bedeutende Verkehrsverträge der DB Regio AG auf die Wettbewerber übergegangen sind.

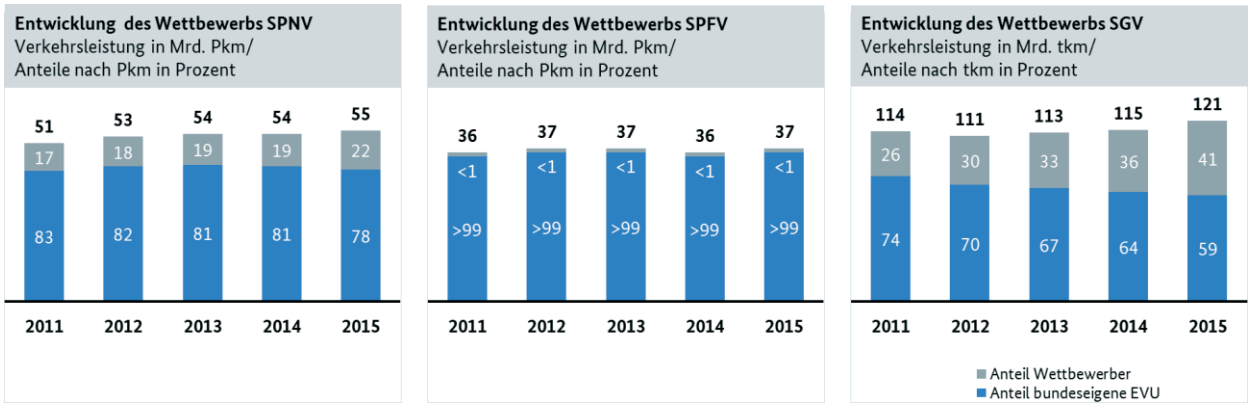

Abbildung 11: Entwicklung des Wettbewerbs nach Verkehrsdiensten

Die Leistungen für den Schienenpersonennahverkehr werden von den Aufgabenträgern bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt. Verkehrsverträge werden zum größten Teil wettbewerblich vergeben. Unter bestimmten Bedingungen erfolgt eine nicht wettbewerbliche Vergabe. Für die Vergabe und operative Abwicklung der Verkehrsverträge sind die Aufgabenträger zuständig.

Im Jahr 2014 haben die Aufgabenträger 18 Verkehrsverträge abgeschlossen. Im Jahr 2015 wurden 45 Verkehrsverträge abgeschlossen. Nach Angaben der Aufgabenträger aus der Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur ist im Jahr 2016 ein leichter Anstieg der Vertragsabschlüsse auf 46 Verkehrsverträge zu erwarten.

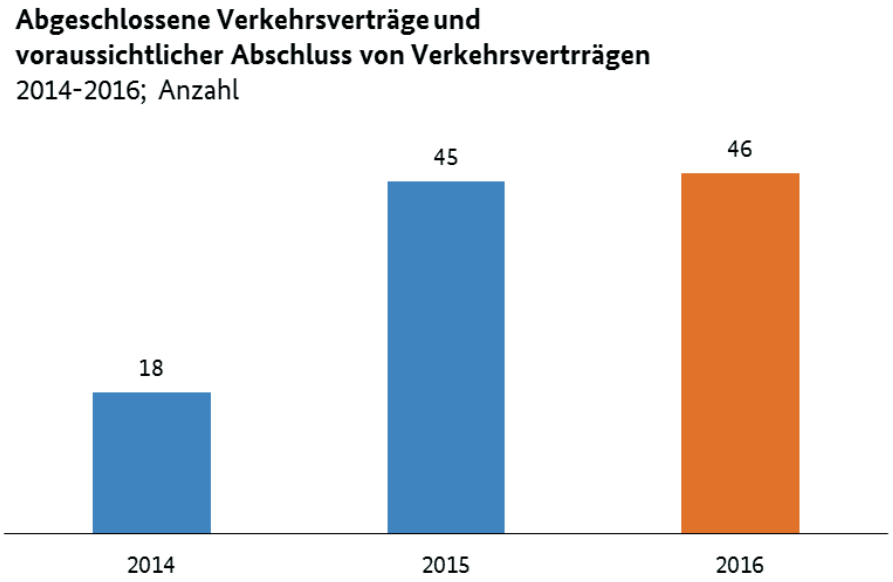

Abbildung 12: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen

Ausgehend von den 45 Verkehrsverträgen, die im Jahr 2015 abgeschlossen wurden (siehe Abbildung 12), wurden 34 Verträge wettbewerblich und 11 Verträge nicht wettbewerblich vergeben.

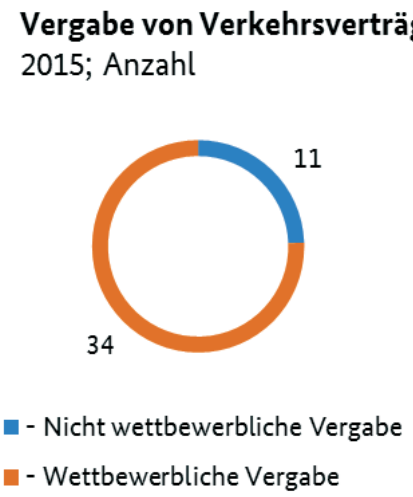

Abbildung 13: Vergabe von Verkehrsverträgen

Von den im Jahr 2015 erbrachten Zugkilometern sind rund 41 Prozent direkt und etwas mehr als 59 Prozent in wettbewerblichen Verfahren vergeben worden.

Im Jahr 2015 wurden im Schienenpersonennahverkehr von den Aufgabenträgern fünf Prozentpunkte mehr Betriebsleistung bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt als im Jahr 2011.

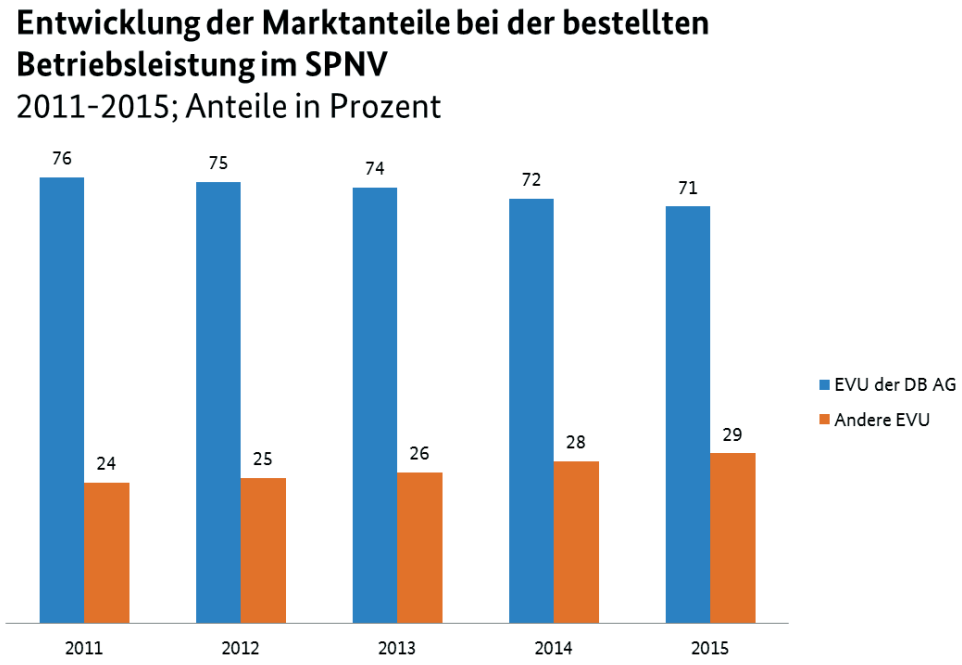

Abbildung 14: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV

C Entwicklungen im Eisenbahninfrastrukturmarkt

1. Marktumfeld der Betreiber der Schienenwege

Alle Betreiber von öffentlicher Eisenbahninfrastruktur unterliegen der Regulierung durch die Bundesnetzagentur. Für sie besteht die gesetzliche Verpflichtung, Zugangsberechtigten Zugang zu ihrer Infrastruktur zu gewähren. Bei der Bundesnetzagentur sind derzeit rund 150 zugangsverpflichtete Betreiber der Schienenwege erfasst. Die Mehrzahl der Betreiber der Schienenwege betreibt zusätzlich Serviceeinrichtungen wie Güterterminals oder Abstellgleise.

Im Bereich der Schienenwege ist der Markt stark monopolistisch geprägt. Für den Zugangsberechtigten besteht im Regelfall keine Möglichkeit, sein Fahrtziel über die Schienenwege eines anderen Betreibers der Schienenwege zu erreichen. Zudem decken die unter dem Konzerndach der Deutschen Bahn AG organisierten Betreiber der Schienenwege sowohl im Hinblick auf die erlösten Trassenentgelte als auch auf die erbrachte Betriebsleistung einen Marktanteil von fast 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 entsprechend bei etwas mehr als zwei Prozent.

Auf den öffentlich zugänglichen Schienenwegen wurden im Jahr 2015 rund 1.078 Mio. Trassenkilometer zurückgelegt. Dies entspricht einer Steigerung von über einem 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 sehr hohe Betriebsdichte auf. Jedoch wirken auf vielen Strecken infrastrukturell bedingte Kapazitätsgrenzen und Baumaßnahmen einer Ausweitung von Verkehren entgegen.

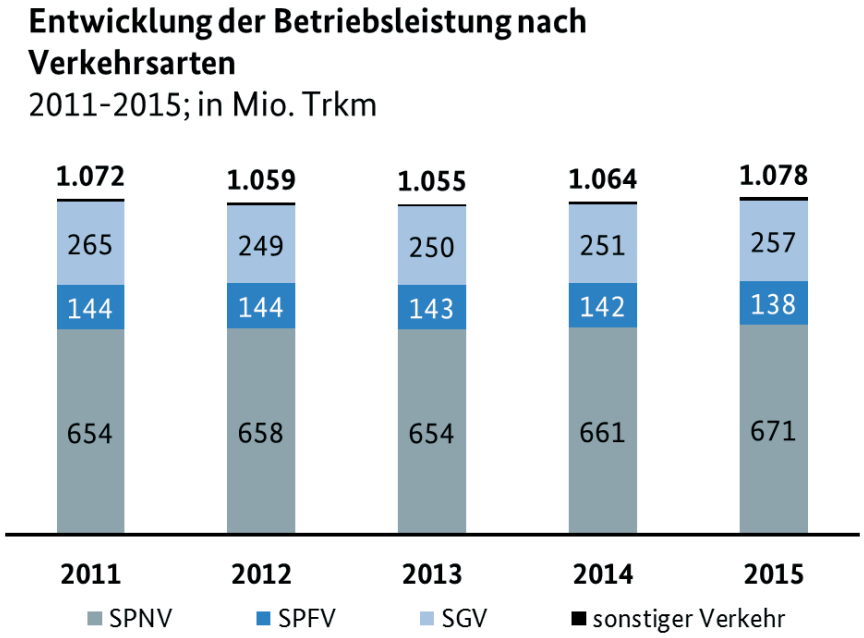

Abbildung 15: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten

Ein Großteil des Verkehrs auf den Eisenbahninfrastrukturen wird 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 2015 bei mehr als 27 Prozent und ist weiter angestiegen. Im Jahr 2010 betrug der Anteil der Drittverkehre noch rund 19 Prozent der gesamten Betriebsleistung.

Die EVU können im Rahmen der jährlich durchgeführten Markterhebung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur marktrelevante Aspekte aus Sicht ihres Unternehmens bewerten. Der Fokus liegt hierbei auf zugangs- und entgeltrechtlichen und somit regulierungsrelevanten Themen.

In der aktuellen Erhebung nutzten 297 EVU diese Möglichkeit und gaben insgesamt knapp 5.500 einzelne Einschätzungen ab. Am kritischsten werden im Bereich der Schienenwege, wie in den vergangenen Jahren, der Ausbau- und Erhaltungszustand des Schienennetzes gesehen. Knapp 30 Prozent der Unternehmen vergaben hier die Noten „schlecht (4)“ oder „ungenügend (5)“. Auch die Baustellenplanung der EIU erhält von Seiten der EVU nur eine befriedigende Bewertung (2,8) und hat sich damit in der Wahrnehmung der EVU im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert, ebenso wie die Disposition im Störungsfall (2,5), die Fahrplanqualität (2,4) und die Vergabe von Gelegenheitstrassen (2,2).

Über den Zeitraum der letzten Jahre kann dennoch in den meisten Bereichen eine leichte Verbesserung der Bewertungen festgestellt werden. Die marktnahe und sachgerechte Regulierung durch die Bundesnetzagentur dürfte hierzu mit beigetragen haben. Die Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr zeigen jedoch auch, dass weiterhin Anstrengungen zur Wahrung des erreichten Stands und zur weiteren Verbesserung des Infrastrukturzugangs notwendig bleiben.

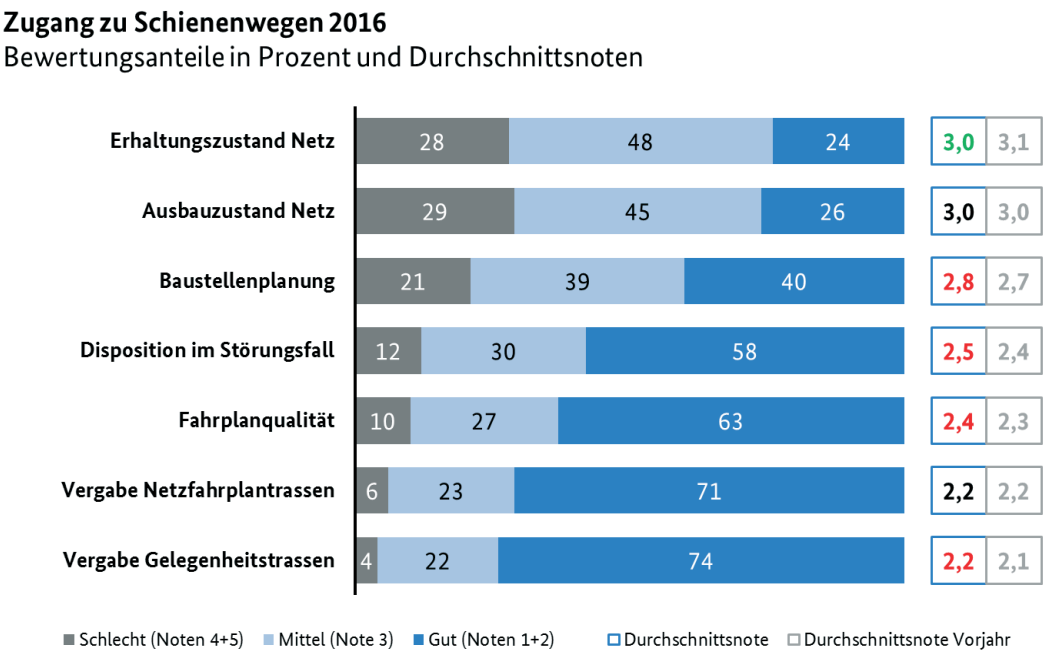

Abbildung 16: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Schienenwegen

2. Marktumfeld der Betreiber von Serviceeinrichtungen

Zu Serviceeinrichtungen zählen nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG; Anlage 2) Personenbahnhöfe, Güterterminals, Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungs- und andere technische Einrichtungen, Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Hilfseinrichtungen wie Zuführungsgleise sowie Einrichtungen in Häfen mit Schienenanbindung.

Im Rahmen der Marktbeobachtung erhebt die Bundesnetzagentur Informationen von mehr als 600 Betreibern öffentlich zugänglicher Serviceeinrichtungen. Da weiterhin kein zentrales, öffentliches Register existiert, welches die in Deutschland betriebenen Eisenbahninfrastrukturen erfasst und nachhält, kann ein vollständiger Marktüberblick nicht gewährleistet werden. 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.

Trotz der großen Anzahl einzelner Marktakteure bei den verschiedenen Arten von Serviceeinrichtungen weisen die Marktstrukturen meist 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 Arten der Serviceeinrichtungen einschätzen. Insgesamt vergaben die EVU für den Zugang durchweg gute Bewertungen (2,1 bis 2,4), mit Ausnahme der Abstellgleise (2,7). Deutlich unterdurchschnittliche Bewertungen erhielten wie bisher sowohl der Ausbau- als auch der Erhaltungszustand von Personenbahnhöfen (2,8 bzw. 2,9).

Die besten Bewertungen erhielten wie in den Vorjahren Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme (2,1) sowie Schulungseinrichtungen (2,3).

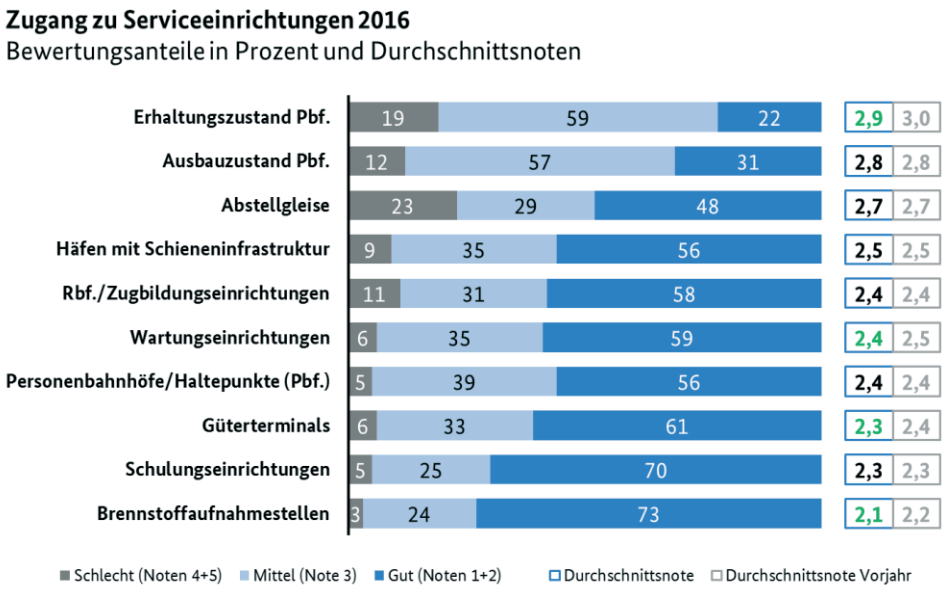

Abbildung 17: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Serviceeinrichtungen

D Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise

1. Bedeutung der Infrastrukturnutzungsentgelte

Für die Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen erheben die EIU von den Zugangsberechtigten Nutzungsentgelte. Diese stellen für die EIU eine wesentliche Einnahmequelle dar, für die EVU auf der Gegenseite einen wesentlichen Kostenfaktor. Insgesamt wurde im Jahr 2015 ein Umsatz von über 6,0 Mrd. Euro aus Nutzungsentgelten erzielt. Der Hauptanteil stammt aus Trassenentgelten, die mit rund 4,8 Mrd. Euro im Berichtszeitraum etwa 79 Prozent der gesamten Infrastrukturnutzungsentgelte repräsentieren. 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.

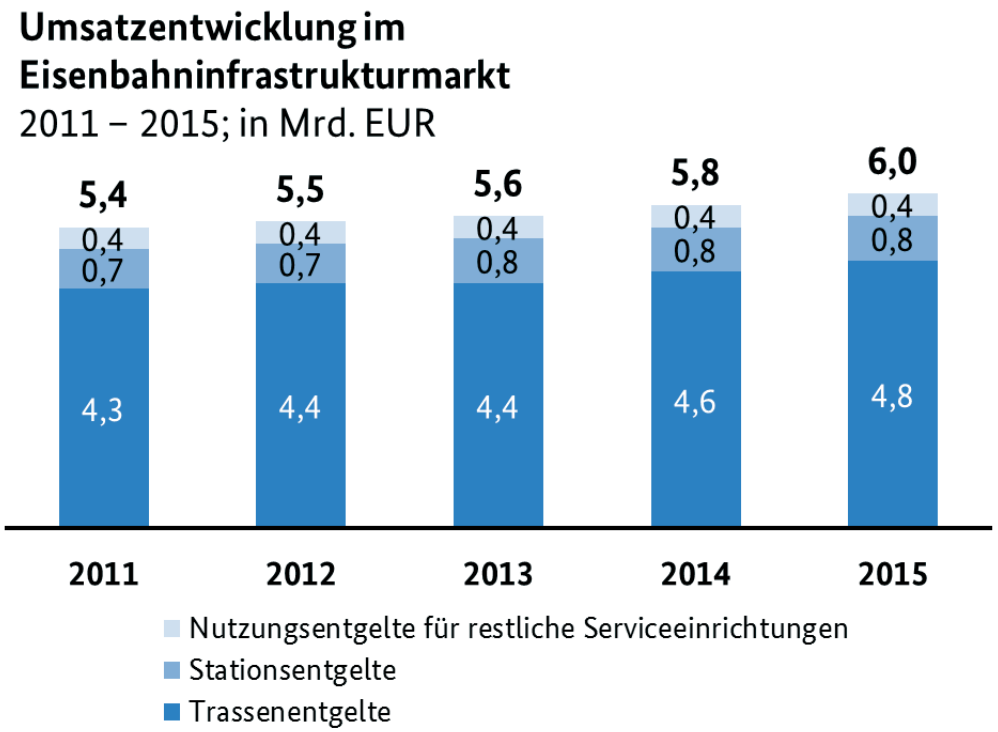

Abbildung 18: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

Der Umsatzanteil, der von den EVU für Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte aufgewendet werden musste, blieb im Vergleich zu den Vorjahren mit 31 Prozent weitgehend unverändert. Die Infrastrukturnutzungsentgelte stellen damit einen der größten einzelnen Kostenfaktoren für EVU dar.

Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EIU fällt je nach Verkehrsdienst deutlich unterschiedlich aus. Der Schienenpersonennahverkehr trug im Berichtszeitraum mit etwa 67 Prozent zum Gesamtumsatz aus Trassenentgelten bei, gefolgt vom Schienenpersonenfernverkehr mit knapp 18 Prozent

und dem Schienengüterverkehr mit etwas mehr als 15 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich diese Anteile nur wenig verändert.

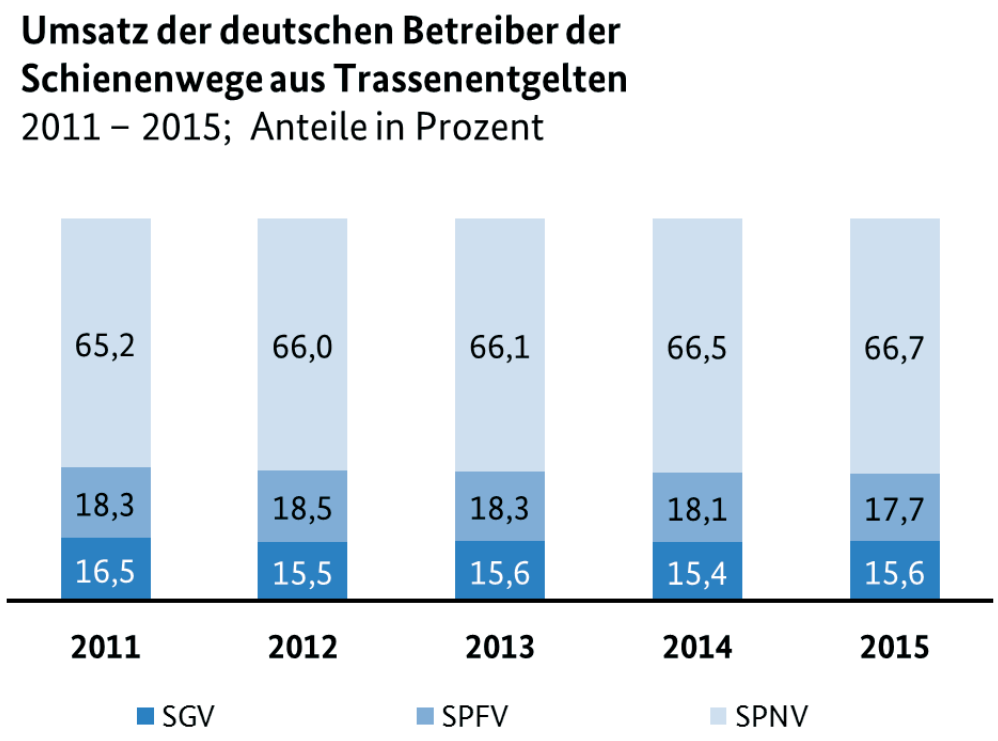

Abbildung 19: Umsatzentwicklung der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Verkehrsdiensten

2. Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Die mittleren Trassenentgelte sind über die vergangenen Jahre kontinuierlich angestiegen. Für die Ermittlung der nachfolgenden Zahlen wurde auf die Daten der Betreiber der Schienenwege zurückgegriffen.

Im Vergleich zu 2011 lag in 2016 das mittlere Trassenentgelt im Schienenpersonennahverkehr um rund 14 Prozent, im Schienengüterverkehr um ca. 13 Prozent sowie im Schienenpersonenfernverkehr um etwa 15 Prozent höher. Die allgemeine Inflation (Verbraucherpreisindex) betrug im gleichen Zeitraum lediglich fünf Prozent. Der Anstieg des EIU-Inputpreisindex, der alle bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen maßgeblich anfallenden Kostenarten berücksichtigt, fällt mit unter vier Prozent leicht geringer aus. Der Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte verzeichnete im betrachteten Zeitraum einen Rückgang von drei Prozent. Die Trassenentgelte haben sich somit erheblich stärker verteuert, als die Produkte und Leistungen, welche den dargestellten Vergleichsindizes zugrunde liegen.

Die schwarze Linie der folgenden Grafik stellt die Kurve für die im Eisenbahnregulierungsgesetz formulierte Anreizsetzung mittels Inflations- und Produktivitätsfaktor dar (§§ 25, 28 ERegG). Hieran hätte sich die Entgeltentwicklung messen lassen müssen, wenn die Regeln des Eisenbahnregulierungsgesetzes bereits gegolten hätten. Der Anreizpfad berechnet sich aus Preisindex abzüglich Produktionsfaktor über einen durchschnittlichen Zeitraum von fünf Jahren.

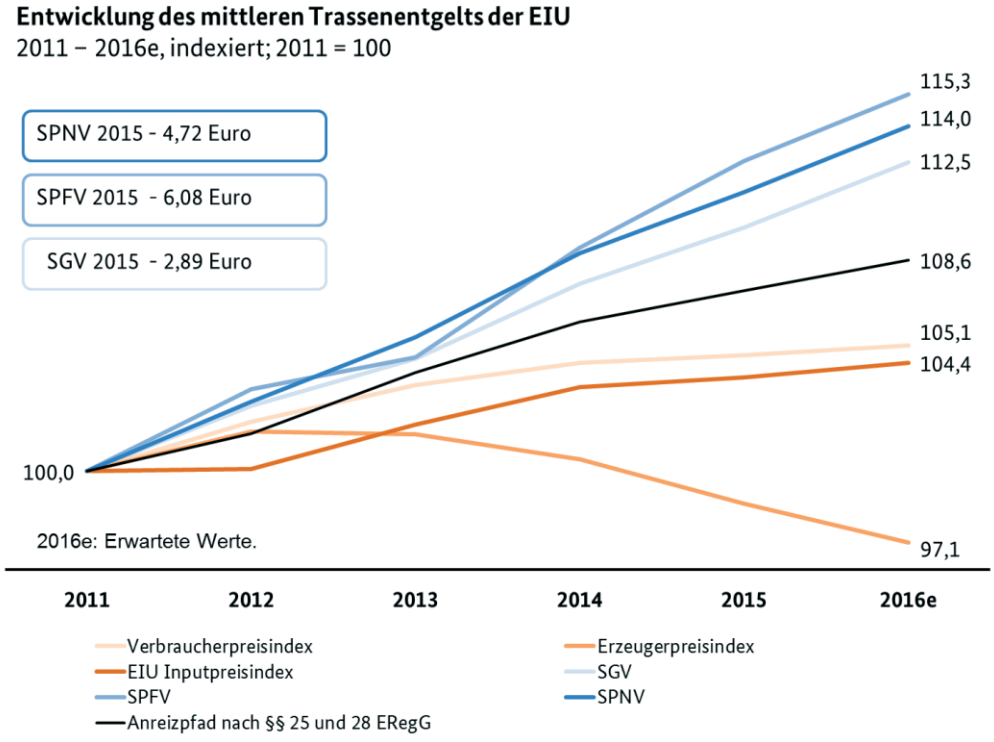

Abbildung 20: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU

3. Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte

Parallel zur Entwicklung der Trassenentgelte haben auch die Nutzungsentgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen der EIU in den vergangenen Jahren deutliche Erhöhungen oberhalb der Vergleichsindizes erfahren. Insgesamt ist zwischen den Jahren 2011 und 2016 eine Steigerung um rund zehn Prozent festzustellen. Das mittlere Entgelt für einen Stationshalt lag in 2015 bei 5,19 Euro.

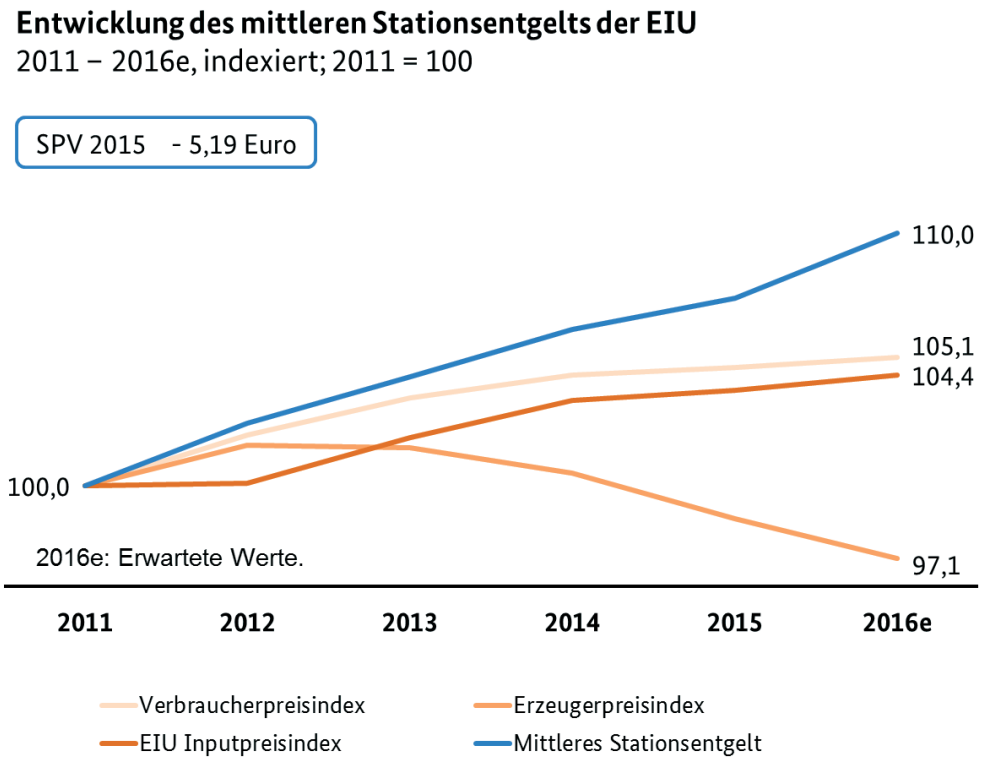

Abbildung 21: Entwicklung des mittleren Stationsentgelts der EIU

4. Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

Zu den Kernaufgaben der Bundesnetzagentur zählt die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Hierin ist nicht nur der organisatorische bzw. physische Zugang eingeschlossen, auch Struktur und Höhe der Nutzungsentgelte sind für die Zugangsberechtigten von hoher Relevanz. Um Handlungsprioritäten im Sinne der Zugangsberechtigten 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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). In der Marktwahrnehmung konnten im Verlauf der letzten Jahre in allen Einzelbereichen teils signifikante Verbesserungen verzeichnet werden. Hierzu haben regulatorische Entscheidungen der Bundesnetzagentur maßgeblich beigetragen.

Der Bereich Abstellgleise wird aus Sicht der EVU in Bezug auf die Diskriminierungsfreiheit im Jahr 2016 mit 2,6 am schlechtesten beurteilt. Sehr positiv hat sich die Bewertung der Diskriminierungsfreiheit des Bahnstromentgeltsystems entwickelt, die EVU beurteilten diesen Punkt nun mit 2,5. Noch in 2014 vergaben die EVU hier die Note 3,0. Die beste Bewertung erreichten erneut die Trassenpreissysteme der EIU mit einer mittleren Note von 2,3.

Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen 2016
Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten

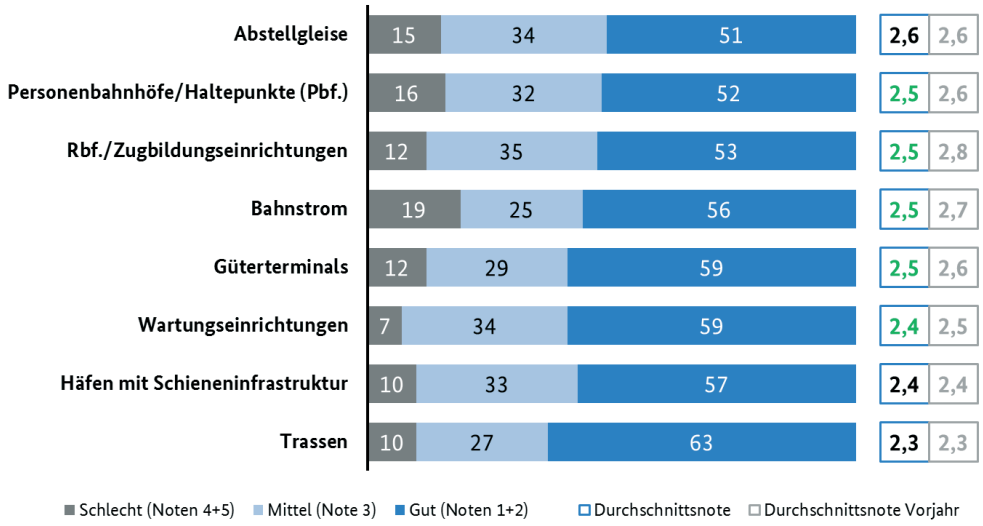

Abbildung 22: Bewertung Diskriminierungsfreiheit Entgeltsysteme

In die Bewertung des Preis-Leistungsverhältnisses der EIU fließen sowohl die reine Entgelthöhe als auch die entsprechende Leistung und Effizienz in der Leistungsbereitstellung mit ein. Diese umfasst auch die den EIU im Rahmen der Leistungsbereitstellung entstehenden Kosten, die oft nicht unerheblich hoch ausfallen.

In 2016 wurde für keine Art von Serviceeinrichtung hier eine gute Note vergeben. Demnach hat sich die Mehrzahl der Bewertungen im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Auch über die vergangenen Jahre ist insgesamt ein deutlich positiver Trend festzustellen.

Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber 2016
Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten

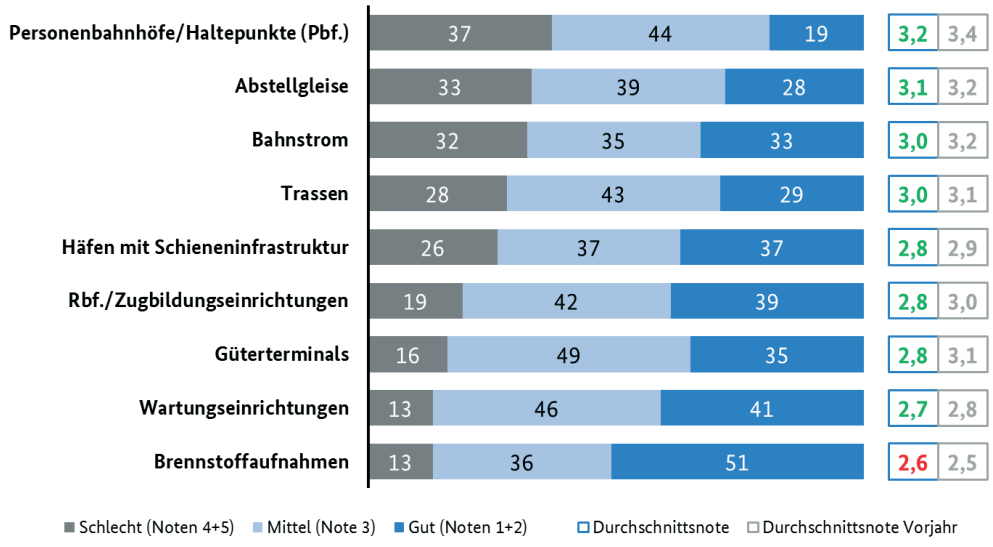

Abbildung 23: Bewertung Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

5. Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Im Berichtszeitraum erwirtschafteten 68 Prozent der EVU ein positives Betriebsergebnis. Der Vorjahreswert konnte damit erneut erreicht werden.

Der Anteil der Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr, die ein positives Betriebsergebnis erzielt haben, ist erneut gesunken und liegt nach 57 Prozent im Geschäftsjahr 2014 bei nur mehr 54 Prozent im Geschäftsjahr 2015. Der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis im Schienengüterverkehr betrug im Berichtszeitraum 79 Prozent und erreichte nach einem Rückgang im Vorjahr wieder das Niveau aus dem Geschäftsjahr 2013.

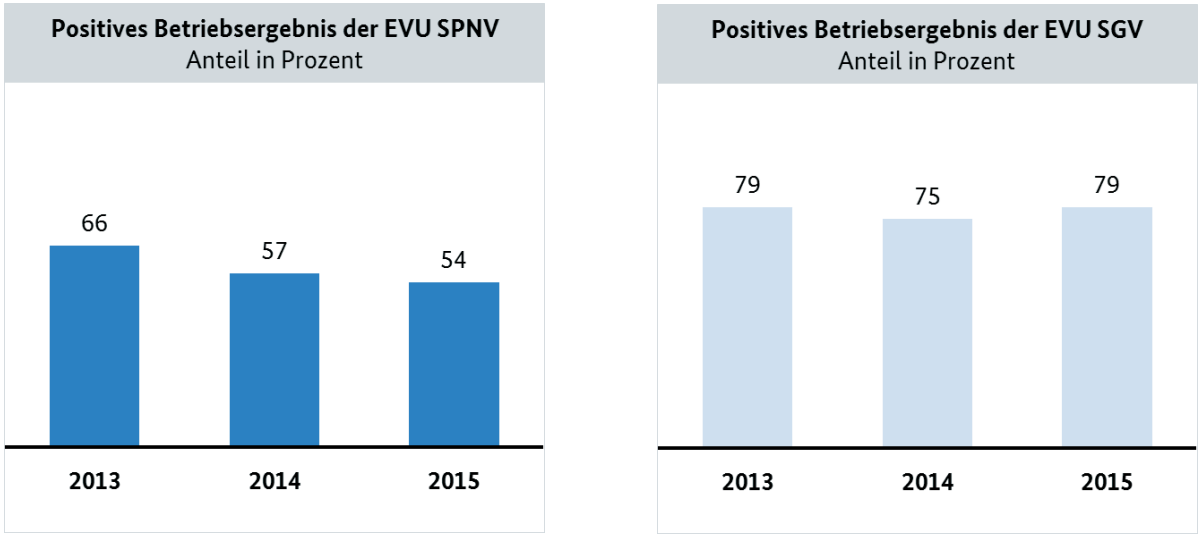

Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsergebnisse der EVU im SPNV und SGV

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 vergleichsweise stabiler ist. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die Regionalisierungsmittel als zuverlässige Erlösquelle.

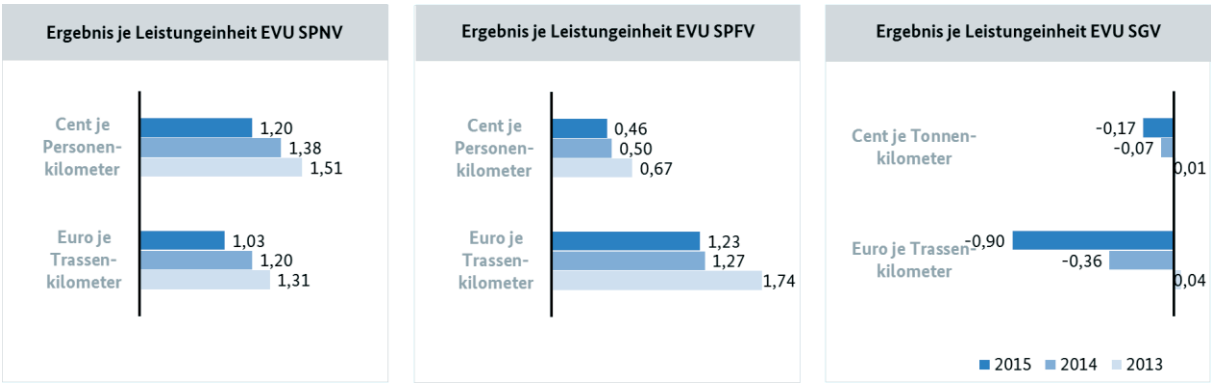

Abbildung 25: Entwicklung der Ergebnisse je Leistungseinheit der EVU nach Verkehrsdiensten

Eine differenziertere Betrachtung der Ergebnisse nach Unternehmensgruppen zeigt jedoch deutlich abweichende Resultate. Werden ausschließlich die nicht-bundeseigenen EVU berücksichtigt, weisen diese für das Jahr 2015 im Schienengüterverkehr gemittelt ein positives Betriebsergebnis in Höhe von 0,51 Euro je Zugkilometer aus und liegen damit deutlich über dem Marktdurchschnitt. Die nicht-bundeseigenen 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 zeigen sich Differenzen, wenn nur die nicht-bundeseigenen EVU betrachtet werden. Hier bleiben die nicht-bundeseigenen EVU für das Jahr 2015 mit einem negativen Saldo von -0,01 Euro je Zugkilometer deutlich unterhalb des Marktdurchschnitts.

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

Die nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege konnten seit Beginn der Erhebungen in keinem Jahr durch die Bereitstellung von Trassen in Summe Gewinne erwirtschaften. Die Betreiber der Schienenwege sind damit auch weiterhin auf öffentliche Zuschüsse angewiesen, um die Infrastruktur betriebsbereit halten zu können.

Die Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen zeigt sich in Summe ebenfalls als nicht hinreichend für einen wirtschaftlichen Betrieb der Einrichtungen. Die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtungen übersteigen den Umsatz aus den Infrastrukturnutzungsentgelten nach wie vor deutlich. Zwar sank die Höhe der relativen Deckungslücke erneut ab, betrug jedoch für das Geschäftsjahr 2015 immer noch 53 Prozent.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einigen Betreibern von Serviceeinrichtungen keine unmittelbare Gewinnerzielungsabsicht vorliegt. Die Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens werden dort aus anderen Quellen gedeckt. Positive Ergebnisse wurden auf den Gesamtmarkt bezogen in 2015 nur im Bereich der Abstellgleise und Güterterminals erzielt.

6. Entwicklung der Endkundenpreise

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

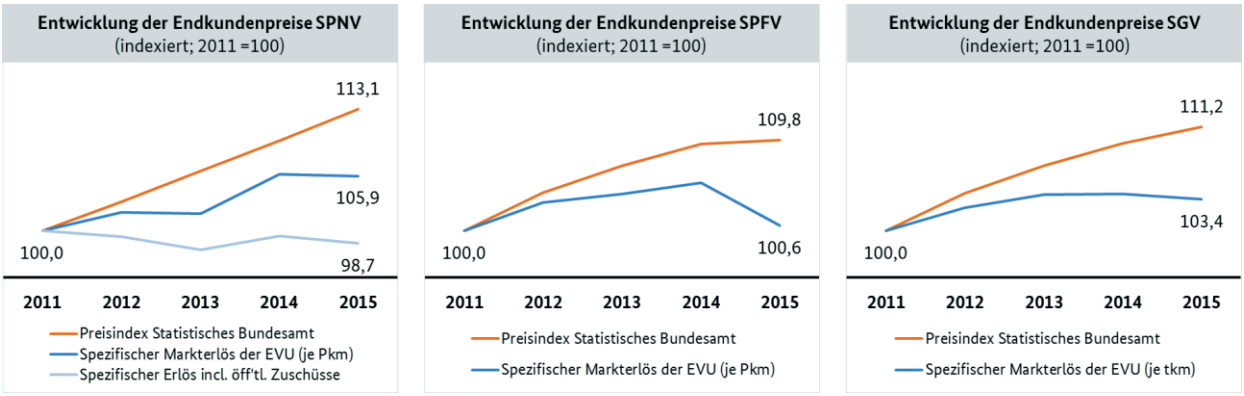

Abbildung 26: Entwicklung der Endkundenpreise nach Verkehrsdiensten

Die dargestellten Preisindizes des Statistischen Bundesamtes zeichnen die Entwicklung der Fahrkartenpreise im Schienenpersonenverkehr bzw. die Listenpreise für definierte Leistungen im Schienengüterverkehr nach. Hierbei bleiben jedoch Veränderungen in der Nachfragestruktur unberücksichtigt. Die ebenfalls aufgeführten spezifischen Erlöse zeigen dagegen auf, was die EVU am Markt je erbrachter Leistungseinheit real erlösen konnten.

Im Schienenpersonenverkehr stiegen die spezifischen Erlöse der EVU zwischen 2011 und 2015 sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr. Während im Nahverkehr in 2015 ca. sechs Prozent mehr erlöst werden konnten als in 2011, betrug der Zuwachs im Fernverkehr nur ein Prozent. Dies ist neben dem weitgehenden Verzicht auf Preiserhöhungen der Marktakteure primär auf eine insbesondere im Jahr 2015 vorgenommene Ausweitung des Angebots an vergünstigten Tickets zurückzuführen, welche die intermodale Wettbewerbsposition gegenüber den Fernbusanbietern stärken sollte. Im Schienenpersonennahverkehr ist der Anteil der Markterlöse der EVU weiter angestiegen. Der weiter zunehmende Wettbewerb im SPNV hat damit im Zeitraum zwischen 2011 und 2015 zu einem geringeren Zuschussbedarf je Fahrgastkilometer (Pkm) für die Öffentliche Hand geführt (nominal minus ein Prozent).

Im Schienengüterverkehr stieg der durchschnittliche Erlös je Tonnenkilometer im Zeitraum von 2011 bis 2015 um knapp drei Prozent. Gemessen an der allgemeinen Teuerungsrate im Vergleichszeitraum in Höhe von fünf Prozent ist der Schienengüterverkehr damit für seine Nutzer inflationsbereinigt günstiger geworden. Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung hat die in den vergangenen Jahren gesteigerte mittlere Frachtlast je Zug.

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 (Werksbahnen). Zudem 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 Ersterstellung oder Änderungen 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 2016 verfügten 72 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen und 93 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.

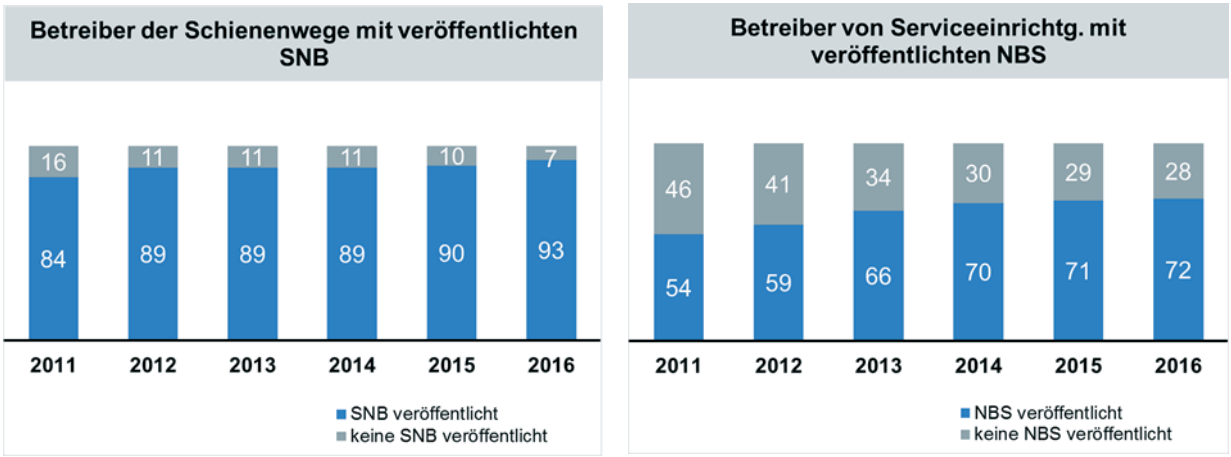

Abbildung 27: Anteil der Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichen SNB und NBS

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 konnte nach den bis September 2016 geltenden Regelungen abgesehen werden.

In 2016 veröffentlichten insgesamt 87 Prozent der Betreiber der Schienenwege entsprechende Entgeltlisten. Von den Betreibern von Serviceeinrichtungen haben 70 Prozent der Unternehmen Entgeltlisten erstellt, was einen erfreulichen Anstieg gegenüber den 67 Prozent aus dem Vorjahr darstellt.

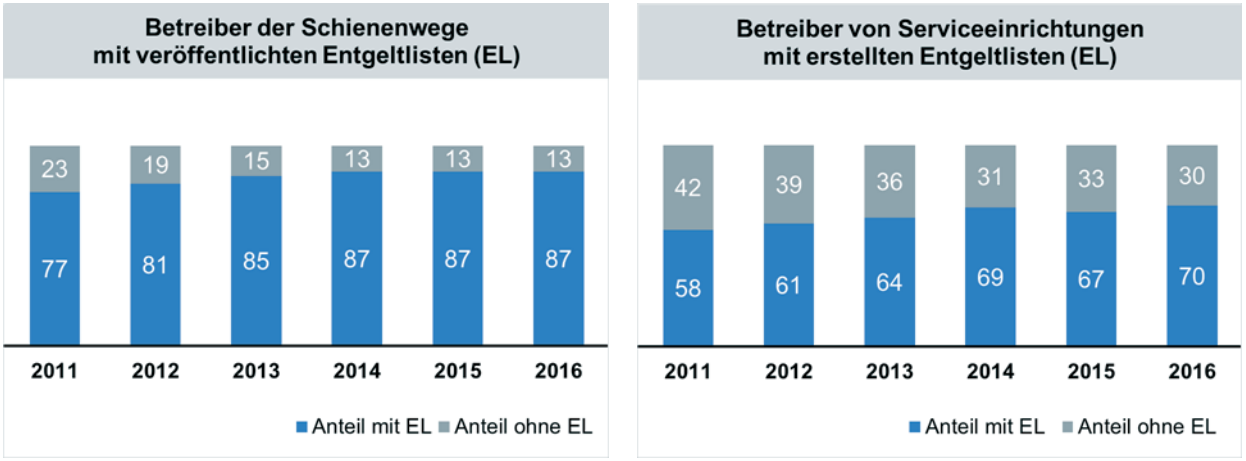

Abbildung 28: Entwicklung der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten

3. Mitteilungen nach § 14d AEG (bis 01.09.2016)

Für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen galten besondere Mitteilungspflichten gemäß § 14d AEG in der Fassung bis zum 1. September 2016. Hierunter fällt unter anderem die Unterrichtung über beabsichtigte Ablehnungen von Trassen oder über beabsichtigte Neufassungen von Infrastruktur-Nutzungsbedingungen. In der Praxis erfolgte allerdings nicht immer eine formelle Meldung an die Bundesnetzagentur. Jede Mitteilung löst nicht nur ein Verfahren aus, sondern kann auch zwei Themen (Zugangs- und Entgeltregulierung) betreffen.

Die im Zeitraum von 2007 bis 2016 eingegangenen Meldungen werden in nachfolgender Tabelle für das Jahr 2016 im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 1. September 2016 dargestellt.

Mitteilungseingänge nach § 14d AEG	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
§ 14d Nr. 1 Ablehnung Zugtrasse Netzfahrplan	0	3	0	10	27	19	5	19	95	14
§ 14d Nr. 2 Ablehnung Zugtrasse Gelegenheitsverkehr	49	40	12	5	15	11	2	12	39	8
§ 14d Nr. 3 Ablehnung Zugang Serviceeinrichtungen	0	1	1	2	2	8	3	2	60	9
§ 14d Nr. 4 Abschluss Rahmenvertrag	3	18	0	64	15	5	28	1	76	26
§ 14d Nr. 5 Zahlung eines erhöhten Entgeltes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
§ 14d Nr. 6 Neufassung SNB	10	19	17	65	31	27	27	87	41	27
§ 14d Nr. 6 Neufassung NBS	18	41	50	88	148	88	110	131	116	65
§ 14d (Σ 1-6) Summe Mitteilungseingänge	80	122	80	234	238	158	175	252	427	149

*** Zeitraum 01.01.-01.09.2016**

Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 29: Mitteilungseingänge nach § 14d AEG

Der mit Abstand größte Teil der Meldungen im Jahr 2016 bezieht sich weiterhin auf Mitteilungen nach § 14d Satz 1 Nr. 6, das heißt, die Unterrichtung der Bundesnetzagentur durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von SNB oder NBS einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen. Hierzu gingen 92 Mitteilungen von Unternehmen bei der Bundesnetzagentur ein.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2015 verzeichnen die Mitteilungseingänge gemäß § 14d Nr. 1 bis Nr. 3 AEG mit insgesamt 31 Meldungen für das Jahr 2016 einen starken Abschwung. Diese Mitteilungen betrafen die Ablehnungen von Zugtrassen für den Netzfahrplan und den Gelegenheitsverkehr sowie Ablehnungen des Zugangs zu Serviceeinrichtungen.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 1. September 2016 führte die Bundesnetzagentur 47 Vorermittlungen bezüglich des Zugangs zu Schienenwegen durch. Im Bereich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen wurden im selben Zeitraum 44 Vorermittlungen von der Bundesnetzagentur begonnen.

4. Mitteilungen nach § 72 ERegG (ab 02.09.2016)

Für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelten besondere Mitteilungspflichten gemäß § 72 ERegG in der Fassung ab dem 2. September 2016. Hierunter fällt unter anderem die Unterrichtung über beabsichtigte Ablehnungen von Trassen oder über beabsichtigte Neufassungen von Infrastruktur-Nutzungsbedingungen. In der Praxis erfolgte allerdings nicht immer eine formelle Meldung an die Bundesnetzagentur. Jede Mitteilung löst nicht nur ein Verfahren aus, sondern kann auch zwei Themen (Zugangs- und Entgeltregulierung) betreffen.

Die im Zeitraum vom 2. September 2016 bis zum 31. Dezember 2016 eingegangenen Meldungen werden in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Mitteilungseingänge nach § 72 ERegG	**2016***
§ 72 S. 1 Nr. 1 Ablehnung Zugtrasse Netzfahrplan	1
§ 72 S. 1 Nr. 2 Ablehnung Zugtrasse Gelegenheitsverkehr	1
§ 72 S. 1 Nr. 3 Ablehnung Zugang Serviceeinrichtungen	6
§ 72 S. 1 Nr. 4 Abschluss Rahmenvertrag	15
§ 72 S. 1 Nr. 5 Neufassung oder Änderung von SNB und von NBS einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen	23
§ 72 (Σ 1-5) Summe Mitteilungseingänge	46

*** Zeitraum 02.09.-31.12.2016** Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 30: Mitteilungseingänge nach § 72 ERegG

Bis Ende des Jahres 2016 gingen 38 Anträge auf Befreiung nach § 2 ERegG bei der Bundesnetzagentur ein. Hiervon wurden drei Verfahren bis zum 31. Dezember 2016 abgeschlossen.

Des Weiteren gingen 29 Entgeltgenehmigungsanträge der Betreiber der Schienenwege gemäß § 46 in Verbindung mit Anlage 3, Nr. 3, S. 3 ERegG bei der Bundesnetzagentur ein.

Ein Zugangsberechtigter legte bei der Bundesnetzagentur innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Übermittlung bezüglich des Koordinierungsverfahrens (Antrag auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung) gemäß § 13 Abs. 4 S. 1 ERegG eine Beschwerde ein. Nach dem neuen Eisenbahnrecht prüft die Bundesnetzagentur den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird, wenn keine tragfähige Alternative besteht.

Im Zeitraum vom 2. September 2016 bis zum 31. Dezember 2016 führte die Bundesnetzagentur 23 Vorermittlungen bezüglich des Zugangs zu Schienenwegen durch. Im Bereich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen wurden im selben Zeitraum sechs Vorermittlungen von der Bundesnetzagentur begonnen.

II Tätigkeiten

Die Bundesnetzagentur überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und überprüft in regelmäßigen Abständen die Nutzungsbedingungen der EIU.

Im Jahr 2016 war die Bundesnetzagentur in die Trassenzuweisung des Netzfahrplans 2017 eingebunden und begleitete den Betriebsstart eines zweiten Anbieters zur Durchführung von Autozugverkehren von und auf die Insel Sylt.

Im Bereich der Entgeltregulierung hat die Bundesnetzagentur die von der DB Netz AG begonnene Entwicklung des Trassenpreissystems 2018 begleitet. Des Weiteren begann die Bundesnetzagentur mit der Preishöhenprüfung der Stationsentgelte der DB Station&Service AG.

Einer gerichtlichen Klärung unterlag im Jahr 2016 unter anderem das Verfahren zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals und des Zugangs zum Bahnhof Nördlingen.

Im Fokus der internationalen Zusammenarbeit standen im Jahr 2016 die Begleitung des Vierten Eisenbahnpakets sowie ein weiterer, seitens der Europäischen Kommission, geplanter Durchführungsrechtsakt.

A Marktbeobachtung

1. Grundlagen der Marktbeobachtung

Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß § 14b Abs. 1 AEG in der Fassung zum 1. September 2016 sowie §§ 66, 67 ERegG in der Fassung ab dem 2. September 2016. Der Umfang der Marktüberwachung ist dort in § 17 geregelt. 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 (§ 14b Abs. 4 AEG und § 71 ERegG). 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 April 2016 an mehr als 860 Unternehmen Erhebungsbogen versandt. Dies war die elfte 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 (2016).

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 Europäischen 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.

B Befreiungen

1. Marktkonsultation zu den Ausnahme- und Befreiungsvorschriften des § 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ist am 2. September 2016 in Kraft getreten. Das Gesetz enthält in § 2 ERegG Befreiungstatbestände und gesetzliche Ausnahmen vom Anwendungsbereich bestimmter Regelungen zur Zuweisung von Kapazitäten und Erhebung von Entgelten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Daneben finden sich in § 15 ERegG Regelungen für Betreiber von Werksbahnen und in § 63 ERegG Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Eisenbahnregulierungsgesetzes für Wartungseinrichtungen.

Die Bundesnetzagentur hat Eckpunkte zu verschiedenen Aspekten der Tatbestände entwickelt, welche den Regelungsgegenstand und Geltungsbereich beschreiben sowie Anforderungen an die Antragsteller darlegen. Im Einzelnen betraf dies die Ausnahmevorschrift des § 2 Abs. 3 ERegG, die Befreiungstatbestände für Schienenwege (§ 2 Abs. 7 ERegG) und für Serviceeinrichtungen (§ 2 Abs. 5 und Abs. 6 ERegG) sowie Regelungen für Werksbahnen (§ 2 Abs. 8 AEG und § 15 ERegG). Die Dokumente sollen den Antragstellern als Orientierungshilfe bei der Entscheidung über das Stellen eines Befreiungsantrags dienen und das Verwaltungsverfahren vereinfachen.

Die Bundesnetzagentur hat am 22. September 2016 die Marktkonsultation zu diesen Eckpunkten gestartet. Dies hat sie dem Markt über ihre Internetseite sowie durch Bekanntmachung auf den Eisenbahnrechtlichen Forschungstagen in Regensburg mitgeteilt. Daneben hat sie den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. und Mofair e. V. kontaktiert, damit diese ihre Mitglieder informieren konnten.

Bis zum Ende der Stellungnahmefrist am 11. November 2016 haben elf Marktteilnehmer Stellungnahmen abgegeben. Diese hat die Bundesnetzagentur anschließend bewertet und in die Leitlinien eingearbeitet.

Insbesondere wurde die Abgrenzung örtlicher von regionalen Schienennetzen im Sinne von § 2 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a und Abs. 7 Satz 1, 2. Halbsatz ERegG den Markterfordernissen angepasst. Die Bundesnetzagentur ging ursprünglich in den Fällen von einem örtlichen Schienennetz aus, in denen dieses 50 km nicht überschritt. Dem Eisenbahnmarkt war diese Grenze zu eng, da vor allem in Großstädten und Ballungszentren längere örtliche Infrastrukturen betrieben werden, ohne dass Gemeindegrenzen überschritten würden. Die Bundesnetzagentur folgte dem Vorschlag die Grenze für örtliche Schienennetze auf 100 km auszudehnen.

Nicht übernommen wurden die Einlassungen verschiedener Museumsbahnbetreiber, welche die Nutzung ihrer Serviceeinrichtungen neben der musealen auch für eine geringfügige erwerbswirtschaftliche Nutzung, wie das Abstellen von Fremdlokomotiven oder die gelegentliche Erbringung von lokalen Rangierleistungen, als von der musealen Nutzung umfasst ansehen wollten. Diese Forderung ist aus Sicht der Bundesnetzagentur von der Regelung des § 2 Abs. 6 ERegG, der von einer ausschließlich musealen Nutzung spricht, nicht gedeckt.

Die finalen Leitlinien sind auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Leitlinien/Leitlinien_node.html.

2. Anträge auf Befreiungen

Die Resonanz des Eisenbahnmarktes auf die Befreiungsmöglichkeiten sowie auf die durch die Bundesnetzagentur bereitgestellten Leitlinien ist hoch. Bis zum Dezember 2016 hatten 38 Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Befreiungsantrag gestellt. Die Beschlusskammer 10 arbeitet diese entsprechend der Vollständigkeit der gelieferten Informationen ab.

Bis zum 31. Dezember 2016 hat die Bundesnetzagentur drei Befreiungen ausgesprochen. Zwei Befreiungen erstrecken sich auf die der Wartung des eigenen Fahrzeugparks und der Durchführung des Personenverkehrs dienenden Serviceeinrichtungen und entbinden die Betreiber von den gesetzlichen Regelungen des Koordinierungsverfahrens (§ 13 ERegG). Ein dritter Betreiber wurde von der Pflicht befreit, seine Entgelte für die von ihm betriebenen Personenbahnhöfe durch die Bundesnetzagentur genehmigen zu lassen (§ 33 ERegG). Die Voraussetzung, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist, sah die Bundesnetzagentur in allen drei Verfahren als erfüllt an.

C Zugang zu Schienenwegen

1. Überblick und Stand der Öffnung bei Schienenwegen

Nach wie vor kann die Öffnung der Schienenwege als gut gelungen betrachtet werden: Anders als in den Anfangsjahren nach der Bahnreform befürchtet, gibt es kaum gezielte Diskriminierungen bestimmter Zugangsberechtigter. Beispielsweise bei der Erstellung des Netzfahrplans, aber auch von Trassen für den Gelegenheitsverkehr bemühen sich die Konstrukteure der DB Netz AG sehr professionell darum, den Wünschen möglichst aller Zugangsberechtigter zu entsprechen, so dass es nach wie vor kaum Trassenablehnungen gibt. Weit weniger professionell ist allerdings das Baustellenmanagement, das mittlerweile viele Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr kritisch bewerten und insbesondere für die ohnehin nahe oder unterhalb der Rentabilität wirtschaftenden Verkehrsunternehmen sehr heikel ist. Das hängt nicht zuletzt mit der oft angespannten Kapazität im deutschen Schienennetz zusammen, die inzwischen zu einer weiteren Überlastungserklärung einer der wichtigsten Schienenstrecken Deutschlands geführt hat. Auch bei der Besetzung von Stellwerken kam es 2016 relativ regelmäßig zu Ausfällen, während es beim technischen Regelwerk inzwischen oft zu einer positiven Zusammenarbeit aller Beteiligten kommt, noch bevor technische Probleme zu Behinderungen des Netzzugangs führen.

2. Prüfung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Am 7. Oktober 2016 haben die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH die Bundesnetzagentur erstmals nach den Vorschriften des ERegG (§ 72 Satz 1 Nr. 5) über ihre beabsichtigten Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) unterrichtet. Die Bundesnetzagentur hatte sechs Wochen Zeit für die Prüfung der beabsichtigten Änderungen. Auf der Grundlage der am 2. November 2016 durchgeführten mündlichen Verhandlung hat die Bundesnetzagentur in drei Punkten von ihrem Ablehnungsrecht gemäß § 73 Abs. 1 Nr. 4 ERegG Gebrauch gemacht:

- Die beiden Unternehmen beabsichtigten, ihre Schadensersatzpflicht bei Vorliegen einfacher Fahrlässigkeit auf Schäden aus der nicht unerheblichen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht zu beschränken. Hierin wurde ein Verstoß gegen das Transparenzgebot (§§ 10, 11 ERegG) gesehen, da weder aus den Regelwerken der Unternehmen noch aus Gesetz oder Rechtsprechung eindeutig hervorgeht, welche Leistungspflichten wesentliche Vertragspflichten darstellen.

- Zum anderen wollten DB Netz AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für Sachschäden nach § 1 des Haftpflichtgesetzes nur noch bei Verschulden haften. Diese beabsichtigte Änderung erschien unangemessen, weil die Klausel einerseits im Verhältnis zu den Zugangsberechtigten nicht reziprok ausgestaltet war und andererseits keine Gründe vorgetragen worden sind, welche die Abweichung vom gesetzlichen Leitbild rechtfertigen könnten. „Nicht reziprok“ bedeutete in diesem Fall, dass die Zugangsberechtigten aus Sicht von DB Netz nicht nur bei Verschulden, sondern allgemein und damit wesentlich häufiger als die DB-Infrastrukturunternehmen haften sollten.

- Die dritte abgelehnte Klausel betrifft eine Regelung zur Annahmefrist für Trassenangebote des Gelegenheitsverkehrs. Statt der gesetzlich in § 56 Abs. 1 ERegG vorgesehenen Annahmefrist von einem

Arbeitstag wollten die beiden Unternehmen eine Annahmefrist von 24 Stunden festlegen. Dies würde eine unzulässige Verkürzung der Fristen zu Lasten der Zugangsberechtigten bedeuten.

Infolge der Ablehnung können die beabsichtigten Änderungen nicht in Kraft treten.

Einige Änderungen wurden zwar als kritisch angesehen. Für eine Ablehnung waren allerdings keine ausreichenden Anhaltspunkte vorhanden. Dies gilt insbesondere für die neue Definition des Kriteriums „ins Netz eingebundener Verkehr". Im Konfliktfall soll unter Anwendung dieses Kriteriums gemäß § 52 Abs. 7 ERegG entschieden werden, welche Verkehre vorrangig im Trassenvergabeverfahren zu berücksichtigen sind. Da bislang keine Definition des Kriteriums existierte und nach bisherigem Verständnis nahezu jeder Verkehr ins Netz eingebunden war, konnte das Kriterium auf der ersten Stufe der Prioritätenfolge keine Entscheidung hervorbringen. Die Auswirkungen, die mit der Anwendung der erstmals existierenden Definition verbunden sind, lassen sich im Detail einstweilen noch nicht abschätzen. Allerdings besteht Bedarf für eine praxistaugliche Definition des Kriteriums „ins Netz eingebundener Verkehr", wenngleich sie besser durch den Gesetzgeber – analog zum Begriff „vertaktet" – hätte vorgenommen werden sollen. Die Bundesnetzagentur hat sich deshalb dafür entschieden, die Anwendung der Klausel zunächst für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zu beobachten und die gesammelten Erfahrungen im Anschluss für eine Bewertung zu nutzen, ob bzw. inwieweit gegebenenfalls eine Anpassung der Definition erforderlich ist. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn sich herausstellen sollte, dass die Klausel eine Benachteiligung des Schienengüterverkehrs verursacht. Die Bundesnetzagentur wird die Anwendung der Klausel vor diesem Hintergrund mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgen.

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze betreffend das Mindestzugangspaket wurden im Rahmen dieses Verfahrens nicht überprüft. Sie waren Gegenstand des Genehmigungsverfahrens nach den §§ 45 und 46 ERegG.

Die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH haben Klage gegen den Beschluss der Bundesnetzagentur beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht.

Von anderen Betreibern der Schienenwege gab es im Berichtszeitraum deutlich weniger Unterrichtungen über beabsichtigte Änderungen oder Neufassungen ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen als in den vorangegangenen Berichtszeiträumen. Betreiber der Schienenwege wandten sich stattdessen vermehrt mit Fragen zur Umsetzung der neuen Anforderungen aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz an die Bundesnetzagentur.

Insgesamt haben im Jahr 2016 vier Betreiber der Schienenwege die Bundesnetzagentur über ihre beabsichtigte Neufassung oder Änderung unterrichtet. Weitere fünf Unternehmen haben ihre SNB zur Durchsicht und Vorabberatung an die Bundesnetzagentur gesendet.

3. Weitere Verfahren

3.1 Arbeitskreis Fahren und Bauen

Angesichts der Vielzahl der Probleme im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und der Vielzahl von Betroffenen wurde im Jahr 2015 seitens der Bundesnetzagentur ein gemeinsamer Arbeitskreis mit

Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den Bereichen Personen- und Güterverkehr, Aufgabenträgern und der DB Netz AG gegründet.

Ziel des Arbeitskreises war es, eine Plattform für den Austausch der Betroffenen zu bieten. Identifiziert werden sollten bestehende Probleme sowie die jeweiligen Zwänge und Zielvorstellungen der beteiligten Unternehmen. Dieser Austausch hat stattgefunden. Ein Ergebnis des Arbeitskreises ist der am 21. Juni 2016 auf der Homepage der Bundesnetzagentur veröffentlichte Bericht[1]. Für die identifizierten Problembereiche (Datengrundlage, Kommunikation, Ausfall von Baumaßnahmen, Abstimmung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen untereinander, Einheitlichkeit in den jeweiligen Regionalbereichen, Erschwerniskosten) werden in diesem Bericht die jeweils zu ergreifenden Maßnahmen beschrieben. Dazu gehört ebenfalls die Abbildung der Zeithorizonte für die jeweilige Umsetzung der Maßnahmen.

Zum Teil konnten Lösungen gefunden werden, die kurzfristig umsetzbar sind. Hierbei handelt es sich vielfach um kleine Verbesserungen, so z. B. die Kenntlichmachung von Änderungen wichtiger betrieblicher Informationen, z. B. in der Zusammenfassung vertrieblicher Folgen (ZvF). Viele weitreichende Verbesserungen wie z. B. Planung der Baumaßnahmen auf aktueller Datenbasis, Filtermöglichkeiten und Darstellung von Mehrfachbetroffenheiten lassen sich allerdings erst im Rahmen einer reformierten IT-Systematik erzielen. Mit der Einführung der grundlegend neuen IT wird jedoch nicht vor 2020 zu rechnen sein. Bis zum endgültigen Abschluss der Neustrukturierung sollen fortlaufend im modularen Verfahren neue IT-Tools für die Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt werden, an deren Entwicklung diese auch beteiligt werden sollen. Für die Zugangsberechtigten ergeben sich dadurch schrittweise Verbesserungen ihrer Informationen.

Positiv zu bewerten ist die sich bereits jetzt abzeichnende Tendenz, den Abstimmungsprozess mit den Zugangsberechtigten – insbesondere bei Großbaumaßnahmen – frühzeitiger zu starten. Je früher die Zugangsberechtigten mit einbezogen werden, desto besser lassen sich Lösungen finden, die allgemeinverträglich sind.

Mit Vorlage der beabsichtigten Änderungen ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen hat die DB Netz AG im Oktober bereits erste im Arbeitskreis vereinbarte Anpassungen der Richtlinie „Fahren und Bauen“ (402.0305) vorgenommen.

Die Bundesnetzagentur wird die weitere Umsetzung der angekündigten Maßnahmen überwachen. Ein erneutes Aufgreifen des Dialogs im Rahmen eines Arbeitskreises ist jederzeit möglich, sofern Bedarf hierfür besteht.

3.2 Aperiodische Rahmenverträge

Zum 1. Dezember 2016 hat die Europäische Kommission die gesetzlichen Regelungen zur Vergabe von Rahmenverträgen sowie deren Wirkung durch die Durchführungsverordnung EU 2016/545 vom 7. April 2016 geändert.

---

[1] http://www.bundesnetzagentur.de/cln_1432/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Abschlussberichte/Abschlussberichte_node.html

Rahmenverträge im Sinne des § 49 ERegG (§§ 14a AEG, 13 EIBV a. F.), die nach dem 1. Dezember 2016 geschlossen werden, unterliegen den Vorgaben der vorgenannten europäischen Durchführungsverordnung. Die jeweiligen Regelungen der Betreiber der Schienenwege (BdS) zum Abschluss von Rahmenverträgen müssen also entsprechend geändert werden, sofern der BdS nach wie vor Rahmenverträge anbieten möchte. Wie bislang auch schon steht es dem BdS frei, generell keine Rahmenverträge anzubieten.

Sofern nach Inkrafttreten der o. a. Durchführungsverordnung neue Rahmenverträge geschlossen werden, können diese aufgrund der EU-Regelung in Nutzungskonflikte mit bereits geschlossenen Rahmenverträgen geraten und zur Anpassung bzw. Aufhebung bereits geschlossener Rahmenverträge führen.

Die DB Netz AG hat gegenüber der Bundesnetzagentur am 1. September 2016 noch nach altem Recht (§ 14d Satz 1 Nummer 6 AEG) mitgeteilt, aufgrund der vorgenannten Risiken durch eine unterjährige Änderung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB 2017) die Möglichkeit zum Abschluss von Rahmenverträgen mit Wirkung zum 1. Dezember 2016 ausschließen zu wollen.

Die Bundesnetzagentur hat ein Vorabprüfungsverfahren gemäß § 14e Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 AEG eingeleitet und noch am selben Tag von einem Widerspruch gegen die beabsichtigte – unterjährige – SNB-Änderung abgesehen. Der Verzicht auf einen Widerspruch erfolgte insbesondere im Hinblick auf das Inkrafttreten der EU-Durchführungsverordnung während der Gültigkeit der SNB 2017. Ohne die unterjährige SNB-Änderung zu Rahmenverträgen bestünde ein nicht unerhebliches Rechtsrisiko im Hinblick auf eine (echte) Rückwirkung der Verordnung EU 2016/545 auf bereits geschlossene Rahmenverträge.

Am 27. Oktober 2016 unterrichtete die DB Netz AG die Bundesnetzagentur über die beabsichtigten Entscheidungen über den Abschluss (aperiodischer) Rahmenverträge. Hierzu führte die Bundesnetzagentur (Beschlusskammer 10) insgesamt 15 Vorabprüfungsverfahren nach § 73 Absatz 1 Nr. 3 ERegG.

Die Prüfung der Rahmenvertragsunterlagen ergab keine Rechtsverstöße gegen die eisenbahnrechtlichen Zugangsbestimmungen. Die Vorabprüfungsverfahren wurden daher am 21. November 2016 abgeschlossen. Beanstandungen seitens der Bundesnetzagentur an den beabsichtigten Entscheidungen der DB Netz AG erfolgten nicht.

3.3 Trassenzuweisung für den Netzfahrplan 2017

Die DB Netz AG teilte der Bundesnetzagentur am 19. August 2016 in sieben Fällen die beabsichtigte Ablehnung von Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan 2017 (Beginn Dezember 2016) mit. Betroffenen waren neben Zugverkehren von und nach Westerland (Sylt) auch Autoreisezüge von und nach Hamburg Altona sowie Fernverkehrszüge von und nach Berlin Südkreuz.

Für Zugverkehre von und nach Westerland (Sylt) wurden von sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen umfangreich Netzfahrplantrassen bei der DB Netz AG angemeldet. Dies führte zu zahlreichen Trassennutzungskonflikten, die jedoch weitestgehend im Rahmen der Koordinierung gelöst werden konnten.

Darüber hinaus beabsichtigten zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, zum Netzfahrplan 2017 Autoreisezüge von Lörrach nach Hamburg Altona anzubieten. Dies führte zu Nutzungskonflikten im Bereich des Bahnhofs Hamburg Altona. Da diese nicht im Rahmen der Koordinierung gelöst werden konnten, beabsichtigte die DB Netz AG, eine der konfligierenden Trassenanmeldungen abzulehnen.

Weitere Nutzungskonflikte traten zwischen den Netzfahrplananmeldungen zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen für Fernverkehrszüge von und nach Berlin auf. Nach der beabsichtigten Entscheidung der DB Netz AG, die der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorgelegt wurde, sollte einem Markteinsteiger im Schienenpersonenfernverkehr der Vorrang vor dem bereits im Fernverkehrsmarkt etablierten Wettbewerber eingeräumt werden.

Da die der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorgelegten – beabsichtigten – Trassenvergabeentscheidungen eisenbahnrechtskonform waren, widersprach die Bundesnetzagentur den beabsichtigten Trassenablehnungen nicht.

3.4 Sylt-Verkehr mit Widerspruchsverfahren

Die Erstellung des Netzfahrplans 2016 im Jahr 2015 war sehr stark durch die Auseinandersetzung zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen um Trassen für den Autozug geprägt, die sich auch noch auf die Tätigkeit der Bundesnetzagentur im Jahr 2016 auswirkten. Dabei war es einem Unternehmen gelungen, seinen angemeldeten Trassen für die geplanten Autotransportzüge durch einen zusätzlich angehängten Triebwagen (ohne Autotransport) und eine Laufwegverlängerung eine höhere Priorität zu verschaffen. Weil dieses Vorgehen zwar ungewöhnlich, rechtlich aber nicht zu beanstanden war, wies die Bundesnetzagentur die Einwände des konkurrierenden Zugangsberechtigten gegen die Trassenvergabe zum Netzfahrplan 2016 (Beginn Dezember 2015) zurück. Aus Sicht dieses Zugangsberechtigten verstießen die Zuweisungsentscheidungen der DB Netz AG für Zugverkehr von und nach Westerland (Sylt) gegen das Netzzugangsrecht.

Gegen den – ablehnenden – Bescheid der Bundesnetzagentur vom 14. Oktober 2015 legte der betroffene Zugangsberechtigte am 5. November 2015 Widerspruch ein. Während die Autozüge mit dem zusätzlichen Triebwagen, der es als „Sylt-Shuttle-Plus“ zu bundesweiter Bekanntheit brachte, bereits verkehrte, wurde der Rechtsstreit im Jahr 2016 fortgeführt und endete erst mit dem Widerspruchsbescheid der Bundesnetzagentur vom 13. Juni 2016, mit dem der Widerspruch des konkurrierenden Anbieters zurückgewiesen wurde. Da gegen den Widerspruchsbescheid keine Rechtsbehelfe erhoben wurden, erlangte dieser Bestandskraft.

Aus Sicht der Bundesnetzagentur verstieß die angegriffene Trassenvergabeentscheidung der DB Netz AG nicht gegen geltendes Netzzugangsrecht. Ungeachtet dessen stand jedoch die streitgegenständliche Trassenanmeldung und Trassenvergabe, welche die Laufwegverlängerung des Autozuges von und nach Westerland beinhaltete, massiv in der öffentlichen Kritik, u. a. wegen betrieblicher Probleme, die aber nicht aus der Laufwegverlängerung mit zusätzlichem Triebwagen resultierte. Gleichwohl appellierte die Bundesnetzagentur aber an sämtliche Konfliktbeteiligten, zukünftig stärker die verkehrliche Versorgungssicherheit der Insel Sylt zu beachten und auf konfrontative Trassenanmeldungen, die an die Grenzen des rechtlich Zulässigen stoßen, zu verzichten.

3.5 Sanden

Die Bundesnetzagentur ist Mitglied des Lenkungskreises Fahrzeuge. Dieses nationale Steuerungsgremium wurde im Zusammenhang mit der Einführung des Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge 2011 durch das Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufen und hat die Aufgabe, Inkohärenzen oder strittige Punkte im technischen Regelwerk unter Beteiligung von Vertretern aller betroffenen Organisationen zu erörtern und einer Lösung zuzuführen. Die Bundesnetzagentur beteiligt sich mit ihrer fachlichen Expertise an den regelmäßigen Zusammenkünften von ausgewählten Unterarbeitskreisen, welche einen Bezug zu Themen des

technischen Netzzugangs haben. In der jüngeren Vergangenheit sind das u. a. Arbeitskreise zum „Sanden“ sowie zur „Brückendynamik“.

Ein bedeutsames Verfahren innerhalb des technischen Netzzugangs konnte im ersten Quartal 2016 vorläufig abgeschlossen werden, und zwar betreffend die Ausrüstung und den Einsatz von Sandungsanlagen auf Schienenfahrzeugen.

Das Streuen von Sand zwischen Rad und Schiene dient der Erhöhung des Reibwerts und somit einem verbesserten Bremsen bzw. Anfahren, was insbesondere beim Bremsen für das Einhalten bestimmter maximaler Bremswege sicherheitsrelevant ist. Allerdings können durch den Sand selbsttätige Gleisfreimeldeanlagen (in der Bauform als „Gleisstromkreise“) fehlerhaft beeinflusst werden, so dass die Besetzung von Gleisabschnitten im betreffenden Stellwerk nicht mehr angezeigt wird, was ebenfalls sicherheitsrelevant ist. In der Vergangenheit waren entsprechende gefährliche Ereignisse aufgetreten.

Strittig waren in Fachkreisen u. a. die technische Ausgestaltung von Sandungsanlagen (Anordnung am Fahrzeug, jeweils ausgebrachte Sandmenge etc.) sowie deren betrieblicher Einsatz (erlaubte Anwendungsfälle, Ansteuerung, Dauer des Sandungsvorgangs etc.). Die Anforderungen an Sandstreueinrichtungen, welche die DB Netz AG innerhalb der SNB definiert hatte, sollten durch abgestimmte Regeln ersetzt werden, bei denen insbesondere auch die Anpassung von Bestandsfahrzeugen im Fokus stand.

Unter Beteiligung der Bundesnetzagentur an mehreren Sitzungen des Unterarbeitskreises „Sanden“ konnte im Februar 2016 einstimmig eine Regelung „B 011“ verabschiedet werden, welche wesentliche technische Anforderungen an Sandstreuanlagen und auch Regelungen für die Bewertung von Bestandsfahrzeugen enthält. Die entsprechenden Anpassungen innerhalb der SNB sowie dem netzzugangsrelevanten Regelwerk wurden zeitnah unterjährig durch die DB Netz AG vorgenommen.

Die Bundesnetzagentur sieht in diesem Fall ein Beispiel für die Vorteile, die eine gemeinsame Abstimmung bietet, da sich auf diesem Weg unter Wahrung des sehr hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr langwierige Netzzugangsverfahren zu technischen Fragestellung im Vorfeld vermeiden und die Planungssicherheit sowohl für die Eisenbahnverkehrs- als auch -infrastrukturunternehmen erhöhen lassen.

3.6 Brückenproblematik

Als ein weiteres Thema des technischen Netzzugangs beschäftigte die Bundesnetzagentur die dynamische Beanspruchung von Brückenbauwerken durch Schienenfahrzeuge.

Bedingt durch die technologischen Weiterentwicklungen im Bereich des Fahrzeugbaus und den Einsatz von innovativen Fahrzeugmodellen durch Schienenfahrzeughersteller wurde seitens der DB Netz AG erkannt, dass die bisher üblichen Nachweise für Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit von Ingenieurbauwerken (i. d. R. Brücken) nicht mehr in jedem Falle ausreichend seien.

Aus diesem Grund beabsichtigte die DB Netz AG mit den SNB 2016 Anforderungen zu "dynamischen Brückenkompatibilitätsprüfungen" einzuführen, mit denen die Zugangsberechtigten die Verträglichkeit ihrer neu einzusetzenden Fahrzeuge mit den bestehenden Brücken nachweisen sollten. Die Bundesnetzagentur widersprach jedoch per Bescheid dieser Einführung, da u. a. die Anforderungen zu unbestimmt und das zugrundeliegende Verfahren nicht ausreichend nachvollziehbar waren.

Im Folgezeitraum prüfte und bewertete die Bundesnetzagentur mehrere, seitens der DB Netz AG veränderte Entwürfe der beabsichtigten Regelung, sowie eingereichte bautechnische Gutachten eines Ingenieurbüros zur Thematik. Der Ende August 2016 seitens der DB Netz AG vorgelegten Mitteilung zur unterjährigen Einführung des entsprechenden Richtlinien-Moduls innerhalb der SNB 2017 wurde nicht widersprochen.

Aktuell ermittelt die Bundesnetzagentur nach mehreren Hinweisen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Herstellern auch, ob die DB Netz AG die Regeln der eingeführten Richtlinie gegenüber den Zugangsberechtigten angemessen und in gleichem Umfang anwendet. Dies betrifft bislang vor allem Überführungs- sowie Erprobungsfahrten.

Die Bundesnetzagentur beteiligt sich ebenfalls an einem Arbeitskreis „Brückendynamik“, welcher bis Ende 2017 weitere Erkenntnisse für eine optimierte Durchführung von dynamischen Kompatibilitätsprüfungen sowie der Anwendung des entsprechenden Moduls erarbeiten soll. An diesem sind neben dem Eisenbahn-Bundesamt und der DB Netz AG auch unterschiedliche Fahrzeughersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

Eine essentielle Frage besteht darin, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die dynamischen Beanspruchungen durch neue Fahrzeuge sicherheitsrelevante Auswirkungen haben. Dieses Thema verdeutlicht, dass auch im Rahmen einer optimierten Fahrzeugzulassung auf Basis der europäischen Regelungen des Vierten Eisenbahnpakets weiterhin für einzelne Netze oder Strecken weitergehende Anforderungen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens möglich sind und im Rahmen des technischen Netzzugangs bewertet werden müssen.

Die Bundesnetzagentur setzt sich dafür ein, dass Regelungen zur Bewertung der Konformität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur in die entsprechenden europäischen Regeln (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität sowie harmonisierte Normen) Eingang finden, um den freizügigen Einsatz von Fahrzeugen zu fördern sowie netzspezifische zusätzliche Anforderungen zu minimieren.

3.7 Stellwerk-/Personal-Monitoring

Auch in 2016 erhielt die Bundesnetzagentur in mehreren Fällen Kenntnis von zeitweise nicht besetzten Betriebsstellen der DB Netz AG, insbesondere Stellwerke. Wenn sich dies auf die Zugangsberechtigten auswirkte, wurden Netzzugangs- bzw. Vorermittlungsverfahren eingeleitet und die jeweiligen Vorkommnisse einzelfallbezogen untersucht. Im Rahmen dieser Verfahren legte die DB Netz AG die Gründe für die zeitweise Nichtbesetzung, die Auswirkungen auf die Zugangsberechtigten sowie den erforderlichen Personalbedarf und den einsatzfähigen Personalbestand dar. Sofern es sich um einzelne nicht beeinflussbare Vorkommnisse, wie z. B. Wegeunfälle oder verspäteten Dienstantritt handelt, stellte die Bundesnetzagentur die Verfahren in der Regel ein.

Im Zusammenhang mit der Untersuchung von zeitweise nicht besetzten Stellwerken auf der Strecke Kiel – Eckernförde wurde bei den Ermittlungen eine mehrfache Nichtbesetzung von Stellwerken im Bereich Suchsdorf, Neuwittenbek und Gettorf festgestellt. In einem Ortstermin am 1. Dezember 2016 sowie in weiterem Schriftverkehr zur Sachverhaltsaufklärung legte die DB Netz AG die aktuelle Personalsituation dar. In den einzelnen Nichtbesetzungsfällen wurden die Ursachen für die personellen Probleme ermittelt und die seitens der DB Netz AG angestoßenen Maßnahmen zur Personalnachführung beurteilt. Die weiteren personellen Maßnahmen werden im Rahmen des laufenden Verfahrens seitens der Bundesnetzagentur

begleitet. Aus Regulierungssicht muss jedoch festgestellt werden, dass die Bundesnetzagentur die personelle Planung der DB Netz AG nicht im Detail vorgeben kann, sondern für die Regulierung der Missstände und der daraus resultierenden Netzzugangsbehinderungen zuständig ist, wenn Stellwerke und Betriebsstellen nicht besetzt sind. Sollten sich dabei Probleme häufen und nicht abgestellt werden, erscheinen wirksame Sanktionen (Bußgelder) als sinnvoll; sie sind derzeit jedoch vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.

3.8 Mangelhafte Wintervorbereitung und Vegetationsrückschnitt

Nahezu jedes Jahr erreichen die Bundesnetzagentur Beschwerden über eine mangelhafte Wintervorbereitung des größten Betreibers der Schienenwege, wenn es meist im Frühwinter bei noch Laub tragenden Bäumen zu starken Nassschneefällen und deshalb umstürzenden Bäumen kommt, die oft tagelang die Gleise blockieren. 2016 betraf dieser Missstand den Nahverkehr zwischen Lüneburg und Dannenberg in Niedersachsen im Zeitraum vom 8. bis 11. November. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Situation insbesondere deshalb misslich, weil es häufig durch Pönalezahlungen an den Aufgabenträger und Schadenersatz für die Fahrgäste bedroht ist und zusätzlich oft für mehrere Tage Schienenersatzverkehr mit Bussen organisieren muss, ohne seine Schäden durch den Betreiber des Schienenweges ersetzt zu bekommen.

Ursache dieses Missstandes ist in der Regel der mangelhafte Vegetationsrückschnitt im Herbst, der eigentlich in den Monaten September und Oktober erfolgen müsste. Oft genug gibt es für den Betreiber der Schienenwege, aber auch an das Eisenbahn-Bundesamt entsprechende und rechtzeitige Hinweise von Verkehrsunternehmen, weil im schlimmsten Falle die Verkehrsunternehmen quasi durch einen „Tunnel“ unter der sich schließenden Baumvegetation fahren. Zwar ist es Aufgabe der Bundesnetzagentur, gegen Beeinträchtigungen des Netzzugangs vorzugehen, aber die Überwachung der Betriebssicherheit obliegt dem Infrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt. Sind die Bäume erst einmal umgefallen, kann die Strecke nicht mehr befahren werden und muss erst geräumt werden, was bisweilen nahezu eine Woche dauert. Mögliche Maßnahmen der Bundesnetzagentur sind nur reaktiv und faktisch wirkungslos, weil es keine Sanktionsmöglichkeiten beispielsweise durch Bußgelder gibt.

Der Betreiber der Schienenwege hat nur den Ausfall von Trasseneinnahmen zu verschmerzen, und die betriebswirtschaftliche Optimierung des Vegetationsrückschnitts ergibt, dass es sinnvoller ist, auf günstige Winter mit eher geringfügigen Problemen zu hoffen als sich auf frühwinterliche Nassschneefälle optimal vorzubereiten. Die Bundesnetzagentur kann daher gegen eine mangelhafte Wintervorbereitung faktisch nicht vorgehen.

3.9 Überlastung von Schienenwegen

Im Jahr 2016 gab es im Wesentlichen drei Überlastungsthemen: die Fortführung der Überlastungsverfahren bei der Schienenanbindung der Insel Sylt und bei der Riedbahn Frankfurt – Mannheim, die Diskussion der Auswirkungen des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) auf das Überlastungsverfahren und zum Jahresende die neue Überlastungserklärung für die linksrheinische Strecke Köln – Bonn – Koblenz.

Im Syltverkehr zwischen Niebüll und Westerland kam es Anfang 2016 zu häufigen Problemen mit einer schlechten Betriebsqualität. Ein besonderes Problem stellen dabei der Bahnhof Westerland und eine teilweise veraltete Infrastruktur dar. Diskutiert wurde, ob auf der Grundlage des Überlastungsverfahrens betriebliche Nutzungsvorgaben vorgesehen werden sollten, durch welche die Autozüge mit erhöhtem betrieblichem Aufwand nur jeweils alle halbe Stunde auf Westerland eintreffen sollten. Letztlich stellte sich aber heraus, dass die Anfang 2016 aktuellen betrieblichen Probleme nicht aus der Überlastungsproblematik resultierten,

sondern andere Ursachen hatten und letztlich durch die Kooperation aller Beteiligten zu bewältigen sind, ohne dass es zu konkreten betrieblichen Nutzungsvorgaben kommen muss.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz war 2016 auch im Hinblick auf überlastete Schienenwege ein wichtiges Thema. Eine Bilanzierung der Anwendung des Überlastungsverfahrens für die Jahre 2007 bis 2016, die auch als Fachveröffentlichung in der „Eisenbahn-Revue International“ (Heft 6/2015, S. 301-307) erschienen ist, kommt zu folgenden Ergebnissen: Während der letzten zehn Jahre wurde zwar ein formalisiertes, routinemäßig gut umsetzbares Verfahren im Zusammenwirken von DB Netz AG, Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur entwickelt, aber die gesetzlich vorgesehenen Handlungsmöglichkeiten haben sich nicht als ausreichend wirksam erwiesen. Es kann daher auch nicht überraschen, dass bis heute keine einzige der seit 2008 erklärten Überlastungen wieder aufgehoben worden ist, obwohl inzwischen eine jährliche Überprüfung erfolgt. Das Überlastungsverfahren nach §§ 16 bis 18 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (neu §§ 55, 58, 59 ERegG) hat zwar für mehr Transparenz, nicht aber für mehr Kapazität im deutschen Schienennetz gesorgt.

Das ERegG führt immerhin zu einigen interessanten Änderungen: Neben den Instrumenten Infrastrukturausbau, Knappheitsentgelten und den bisher von der DB Netz AG favorisierten betrieblichen Nutzungsvorgaben können jetzt auch spezielle Vorrangkriterien aufgestellt werden. Die Zugangsberechtigten können künftig zum Entwurf des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität einen Monat lang Stellung nehmen, wobei 2016 unklar blieb, ob anschließend der Plan in seiner Endfassung veröffentlicht werden muss, um so für Transparenz bei überlasteten Schienenwegen zu sorgen. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht in Zukunft im Benehmen mit der Bundesnetzagentur die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Regelungen zum überlasteten Schienenweg und kann im Falle von Pflichtverletzungen sogar Zwangsgelder anordnen. Unklar und ein wichtiges, 2017 zu klärendes Thema bleibt die genaue Anwendung von § 55 Abs. 7 ERegG, mit dem sehr kurzfristig Vorrangregeln zur Sicherstellung wichtiger Schienenpersonennahverkehre angewendet werden sollen.

Ende des Jahres wurde eine der wichtigsten Schienenstrecken in Deutschland, die linksrheinische Strecke Hürth-Kalscheuren (südlich von Köln) – Bonn – Remagen als überlastet erklärt. Die Detektion der DB Netz AG hatte insbesondere diesen Streckenabschnitt als problematisch erkannt, weil zusätzliche Fernverkehre zu Haltausfällen für den Nahverkehr zu führen drohen, vor allem aber auch die Betriebsqualität nur mangelhaft ist. Verspätungen können kaum abgebaut werden, und besonders problematisch ist es, wenn – wie dann ab dem Jahresanfang 2017 bereits der Fall – in erheblichem Umfang Güterverkehre von der rechtsrheinisch parallelen Strecke wegen den dortigen Bauarbeiten auf die linksrheinische Strecke verlagert werden müssen.

3.10 Qualitätsverbesserung und Anreizsystem

Seit 2014 erhält die Bundesnetzagentur vermehrt Hinweise und Beschwerden über erhebliche Qualitätsprobleme bei der Verkehrsdurchführung im Bereich der DB Netz AG. Das Thema Betriebsqualität und Pünktlichkeit im Netz der DB Netz AG ist für alle Verkehrsdienste von entscheidender Bedeutung und beeinflusst auch die Verkehrsmittelwahl des Endkunden. Ohne Qualitätsverbesserungen droht der Schienenverkehr im intermodalen Wettbewerb zurückzufallen; anspruchsvolle Betriebskonzepte, wie der für die Zukunft geplante „Deutschland-Takt“, sind ohne eine bessere Betriebsqualität nicht realisierbar. Die Kernziele der Regulierung, den Anteil des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern, für einen wirksamen Wettbewerb in den Eisenbahnmärkten zu sorgen und die

Interessen der Verbraucher zu wahren, hängen wesentlich mit dem Erreichen einer hohen Betriebsqualität zusammen.

Um für eine möglichst optimale Betriebsqualität und Pünktlichkeit zu sorgen, sind nach dem geltenden Eisenbahnrecht sogenannte Anreizsysteme seitens der Betreiber der Schienenwege einzurichten. Ziel ist es, monetäre Anreize so zu setzen, dass es zu einer Verringerung von Störungen und zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes kommt. Adressaten der Norm sind gleichermaßen die Betreiber der Schienenwege und die Nutzer. Durch die Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU wurde die Ausgestaltung von Anreizsystemen stärker konturiert. Insbesondere sind Anreizsysteme unter Einbindung der Zugangsberechtigten zu entwickeln, die sich auf das gesamte Netz der Schienenwegbetreiber erstrecken und an durchschnittlichen Verspätungen sowie den Qualitätsanforderungen der Verkehrsleistungen anknüpfen.

Das zum Netzfahrplanwechsel 2009/2010 eingeführte Anreizsystem sah vor, dass die Zugangsberechtigten eine Auswahl an Zügen treffen, deren Pünktlichkeit im Jahresverlauf als Maßstab für ein Anreizentgelt herangezogen werden. Dabei wurde je nach Verursacher der Verspätung entweder das Verkehrsunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber zur Verantwortung gezogen. Das Volumen der im Anreizsystem berücksichtigten Strafzahlungen war auf etwa 0,02 Prozent des Trassenpreisvolumens beschränkt.

Die Bundesnetzagentur hatte Anfang 2016 mit Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG einen umfangreichen Dialog zur Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU gestartet. Kernaspekte der Umsetzung betreffen die Einbindung der Zugangsberechtigten in die Konstruktion des Anreizsystems und die Prüfbarkeit einer tatsächlichen und nachhaltigen Wirkung.

Um die Einschätzung der Zugangsberechtigten näher kennenzulernen und künftige Anforderungen zu diskutieren, wurden zunächst zwei Veranstaltungen mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern für den Personennahverkehr durchgeführt. Letztere sind insbesondere deshalb wichtig, weil sie selbst bereits eigene Anreizsysteme für die von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen entwickelt und eingerichtet haben, die zu teilweise erheblichen Pönalezahlungen führen.

Die Verkehrsunternehmen monieren die im Rahmen von Baustellen oft fehlende gleichberechtigte Abstimmung sowie die Nichteinhaltung von Terminen, zusammengefasst also das Baustellenmanagement. Zudem würden die Pünktlichkeitswerte des Hauptnetzes mit 85 bis 95 Prozent deutlich hinter denen der Nebennetze mit 98 bis 100 Prozent zurückbleiben. Auf Hauptstrecken gibt es eher Probleme durch den konkreten Betrieb und die Disposition, auf Nebenstrecken eher durch betrieblich-technische Störungen (u. a. Bahnübergänge).

Gefordert wurde zudem die Ausweitung des bisherigen Anreizsystems der DB Netz AG auf alle Verkehre statt – wie bisher – nur 20 Prozent der Züge einzubeziehen. Auch die für Verspätungen zu zahlende Pönale solle deutlich höher sein, damit sich der administrative Aufwand des Anreizsystems überhaupt lohne. Als problematisch wird ebenso die Qualität bei der Codierung der Störungsursachen empfunden. Generell wird hinterfragt, ob die von der DB Netz AG geltenden Festlegungen, ab wann ein Zug als verspätet gilt, angemessen und diskriminierungsfrei sind.

Bei der Auswertung der Ergebnisse des bisherigen Anreizsystems durch die Bundesnetzagentur wurde zum einen deutlich, dass der Güterverkehr häufig pönalisiert wird, während die Personenverkehrsunternehmen beim Saldo mit der DB Netz AG eher positiv abschneiden. Ob sich damit ein grundsätzliches Problem des

Güterverkehrs oder eher dessen Benachteiligung durch das Anreizsystem zeigt, ist als Frage für die weitere Entwicklung des Anreizsystems von großer Bedeutung.

Zum anderen erreichen die konkreten Pönalzahlungen bislang noch nicht die vom Gesetzgeber gewollten Verbesserungen. Es bestehen daher mehrere Stellschrauben im System, die zukünftig zu optimieren sind, damit hieraus Qualitätsverbesserungen auf dem Netz der DB Netz AG resultieren können.

Die DB Netz AG hat im Oktober 2016 im Rahmen des Entgeltgenehmigungsverfahrens TPS 2018 ein leicht modifiziertes Anreizsystem vorgelegt, über das erst nach Abschluss des Berichtszeitraums von der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur entschieden wurde.

D 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 bildet die Prüfung von Nutzungsbedingungen und das Tätigwerden der Behörde zur Vermeidung oder Beseitigung von Verstößen gegen die Zugangsrechte (vgl. Kapitel II D 2 sowie D 3.3)

Ein besonderes Augenmerk lag auf der Prüfung beabsichtigter Zugangsablehnungen von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Hier wurden auch erste Fragestellungen mit dem seit dem 2. September 2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetz behandelt (vgl. Kapitel II D 3.1).

Im Verfahren zur Durchsetzung von Nutzungsbedingungen gegenüber trimodalen Güterterminals erging eine weitere gerichtliche Entscheidung. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) in Münster bestätigte am 1. Dezember 2016 die Entscheidung des Verwaltungsgerichts (VG) Köln zugunsten der Bundesnetzagentur (vgl. Kapitel II F 1).

Im Zusammenhang mit dem Eintritt eines Wettbewerbers in den Autozugverkehr zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) konnte die Bundesnetzagentur erreichen, dass die DB Fernverkehr AG sich förmlich dazu verpflichtete, die von ihr betriebenen Verladeeinrichtungen auch weiterhin für die Autozüge aller Zugangsberechtigten zu öffnen (vgl. Kapitel II D 3.2).

Die Bundesnetzagentur startete Anfang 2016 ein Projekt, um zu ermitteln, ob bei der Vergabe von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, denen eine Trassenvereinbarung zugrunde liegt ein Anpassungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial hinsichtlich einer abgestimmten Kapazitätsvergabe besteht. Das Ergebnis der Untersuchung zeigte, dass ein übergreifendes System vom Markt nicht als zielführend angesehen wird (vgl. Kapitel II D 4.1).

2. Prüfung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Das Erstellen von Nutzungsbedingungen ist insbesondere für das Erreichen der Ziele aus § 1 Abs. 1 Nr. 2 ERegG 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.

2.1 NBS der DB Netz AG

Die DB Netz AG hat der Bundesnetzagentur im Oktober 2016 die von ihr beabsichtigten Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) zur gesetzlich vorgeschriebenen Vorab-Kontrolle vorgelegt. Die Nutzungsbedingungen regeln den Zugang zu Serviceeinrichtungen und sollen mit Wirkung zum 10. Dezember 2017 in Kraft treten. Da die DB Netz AG das gesetzlich vorgesehene Stellungnahmeverfahren bereits vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eingeleitet

hatte, richtete sich das Verfahren aufgrund der Übergangsvorschrift des § 80 Abs. 2 Satz 2 ERegG noch nach alter Rechtslage. Die Bundesnetzagentur hat den beabsichtigten Änderungen im ex ante-Verfahren nach § 14e Abs. 1 Nr. 4 AEG nicht widersprochen. Die nachfolgend dargestellten, beabsichtigten Änderungen schätzt sie dennoch nicht als unkritisch ein. Da für die abschließende rechtliche Bewertung eine ausführlichere Betrachtung auch unter Berücksichtigung des Marktes angezeigt ist, wird die Bundesnetzagentur hierzu ein ex post-Verfahren einleiten.

Entgegen der ausschließlich positiven Rückmeldungen aus dem Markt steht die Bundesnetzagentur der Wiedereinführung langlaufender Verträge kritisch gegenüber. Die derzeitigen Regelungen erscheinen insbesondere hinsichtlich der Mitnutzungs- und Kündigungsmöglichkeiten noch nicht hinreichend ausdifferenziert, um den Interessen des Marktes ausreichend Rechnung zu tragen. Nur in wenigen von der DB Netz AG betriebenen Serviceeinrichtungen sollen langlaufende Verträge nicht abgeschlossen werden können, weil die DB Netz AG diese als besonders wettbewerbsintensiv einstuft (ca. sechs Prozent aller Serviceeinrichtungen). Bei einer fehlerhaften Bewertung der Wettbewerbsintensität der Serviceeinrichtungen besteht das Risiko, dass durch die Kapazitätsbindung über einen längeren Zeitraum, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr, keine ausreichenden Freikapazitäten zur Verfügung stehen. Die Bundesnetzagentur wird zu dem Themenkomplex "Wiedereinführung langlaufender Verträge" in bestimmten Serviceeinrichtungen Anfang des Jahres 2017 ein ex post-Verfahren einleiten.

Eine weitere Änderung betrifft die Abänderung von Slotzeiten auf Dispogleisen. Hiernach soll es zukünftig einzelne Serviceeinrichtungen geben, in denen die Vergabe der Dispogleise für Zwei-Stunden-Slots erfolgt. An allen sonstigen Standorten wird die Vergabe der Dispogleise, wie bisher, für jeweils zwölf Stunden erfolgen. Das Entgelt soll für beide Komponenten jeweils fünfzig Euro pro Slot betragen (Mindestentgelt gem. Anlagenpreissystem). Für die gleiche Nutzungsdauer wird hiernach, je nach Art der Serviceeinrichtung, das sechsfache Entgelt (im Verhältnis von zwei zu zwölf Stunden) erhoben. Die Neuregelung wurde damit begründet, dass, soweit nur Zwölf-Stunden-Slots existierten, vielfach Kapazität nicht genutzt würde, da Zugangsberechtigte den Slot häufig nicht in seiner Gesamtheit benötigten. Die Bundesnetzagentur wird die Umsetzung der Regelung beobachten und weitere Maßnahmen in einem ex post-Verfahren in Betracht ziehen.

Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur führen die beabsichtigten Änderungen zu Ziffer 4.6 der NBS (BT) – Investitionen auf Kundenwunsch – zu einem Auseinanderfallen der Risiko- und Nutzenverteilung für den Zugangsberechtigten. Nach dem bisherigen Verständnis der Bundesnetzagentur wird der Zugangsberechtigte bei Investitionen auf Kundenwunsch zu einer kompletten Refinanzierung gedrängt, obwohl die Anlage in das Eigentum der DB Netz AG übergeht. Es entsteht in Verbindung mit dieser Risikoverteilung eine mögliche Abweichung vom Prinzip der Kostenorientierung (§ 32 Abs. 1 ERegG). Zugleich stellt sich die Frage, ob die vorgesehene Ausgestaltung der Regelung dem Gebot der Angemessenheit i. S. v. § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG entspricht. Die Bundesnetzagentur plant, die beschriebenen Aspekte ex post zu überprüfen.

Daneben hat die DB Netz AG den Anwendungsbereich der Richtlinie 402.0305 (Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren) teilweise auch auf Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen ausgeweitet. Dies ist ein erster Schritt von Seiten der DB Netz AG, sich mit dieser bedeutenden Problematik auseinander zu setzen. Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur werden sich die betrieblichen Schwierigkeiten in Serviceeinrichtungen in den nächsten Jahren wegen zunehmender Baumaßnahmen am Schienennetz, steigender Verkehrsmengen und Mängel an Infrastruktur aufgrund von

Rückbauten aus der Vergangenheit noch verstärken. Die Bundesnetzagentur wird daher eine Vorermittlung einleiten, die auf eine stärkere Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten bei Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen gerichtet ist.

2.2 Bremische Hafeneisenbahn

Die Freie Hansestadt Bremen setzte mit den Änderungen der Nutzungsbedingungen für die Bremische Hafeneisenbahn in der Hauptsache Erfahrungen aus der Praxis um.

Zum Beispiel zählt der Neujahrstag seitdem wieder zu den Feiertagen, an denen die Eisenbahninfrastruktur der Hafeneisenbahn grundsätzlich geschlossen ist. Über drei Jahre hinweg konnte keinerlei Bedarf für eine Öffnung an Neujahr festgestellt werden. Zugeinfahrten in einen Teilbereich der Infrastruktur bleiben jedoch möglich.

Im Verfahren zur Zuweisung von Gleisnutzungen zählt neben der Abstimmung der Zugankunfts- und Zugabfahrtzeiten mit dem Beginn und dem Ende der Nutzung der Serviceeinrichtung nunmehr verbindlich auch die Übereinstimmung der Zuglänge mit den Angaben der Zugtrasse. Das verbessert die Planung der Gleisbelegung auf der Hafeneisenbahn und den angeschlossenen Terminals.

Weitere Anpassungen betrafen die Konkretisierung der Zugdaten, die EVU dem Betreiber von Serviceeinrichtungen zu übermitteln haben, und die Frist zu ihrer Übermittlung. Diese Daten sind wichtig für die Steuerung des Betriebsablaufs.

Die Bearbeitungsfrist für Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr beginnt nunmehr erst ausdrücklich, nachdem die Frist zur Annahme der Netzfahrplannutzungen abgelaufen ist. Die durch die Netzfahrplannutzungen beanspruchte Kapazität steht erst in Gänze fest, wenn die Frist für die Annahme der entsprechenden Angebote abgelaufen ist. Das Abwarten dieser Frist ermöglicht anschließend eine effizientere Bearbeitung der Anträge zum Gelegenheitsverkehr.

Zudem wurden die Anpassungen berücksichtigt, die sich aus der Aktualisierung der Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für die Aufstellung von Nutzungsbedingungen im Jahr 2015 ergaben.

2.3 Eurokombi

Die Eurokombi Terminal GmbH (Eurokombi) hat der Bundesnetzagentur im November 2016 die von ihr beabsichtigten Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen sowie der Entgeltliste für das Güterterminal zum Umschlag von Ladungen des kombinierten Verkehrs zur gesetzlich vorgeschriebenen Vorab-Kontrolle vorgelegt.

Zu den wesentlichen Neuerungen zählte die beabsichtigte Einführung einer personenbezogenen Zugangs-Kontrollkarte. Als Teil der Hafenanlage des EUROGATE Container Terminals unterliegt Eurokombi den Bestimmungen des ISPS Codes (Internationaler Code zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen), sowie dem Geltungsbereich des Hafensicherheitsgesetzes (HafenSG). Der Bundesnetzagentur ist das Thema der personenbezogenen Zugangs-Kontrollkarte bereits von einem anderen Seehafenbetreiber bekannt. Aus regulatorischer Sicht ist in diesem Zusammenhang relevant, ob die Anforderungen in gleichem Maße gegenüber allen Zugangsberechtigten gelten und ob diese ggf. über die von der zuständigen Landesbehörde in

Gefahrenabwehrplänen festgelegten Anforderungen hinausgehen und somit ggf. ein unnötiges Zugangshemmnis bilden. Im vorliegenden Fall ist die Einführung einer personenbezogenen Zugangs-Kontrollkarte zunächst geplant und kommuniziert. Die genaue Ausgestaltung wird die Bundesnetzagentur in einem weiteren Schritt prüfen.

Des Weiteren hat die Eurokombi Regelungen zur Unterstützung eines reibungslosen Ablaufs im Güterterminal eingeführt. So besteht eine Frist für die Übermittlung des Verlade-Solls im Vorwege zur Verladung. Das Verladesoll ist die Disposition des Eisenbahnverkehrsunternehmens, welcher Container auf welchen Wagen verladen werden soll. Für Nachdispositionen nach Ablauf der Frist erhebt Eurokombi ein zusätzliches Entgelt je nachgemeldete Ladeeinheit. Mit dem Ziel der waggonnahen Verladung, der mit dem LKW angelieferten Ladeeinheiten, richtete die Eurokombi zudem in Abstimmung mit dem Kunden für jeden Zielbahnhof Lagerbereiche (entlang der Kranbahn) ein. Eingehende Ladeeinheiten sollen in dem vereinbarten Lagerbereich abgestellt werden. Bei Abweichungen, die ein zusätzliches Bewegen der Ladeinheit aufgrund eines Weges von mehr als 200 Metern zwischen Ladeeinheit und dem Stellplatz auf dem Waggon verursachen, fällt ein zusätzliches Entgelt an.

Ansätze für Regelungen zur Unterstützung eines reibungslosen Ablaufes im Güterterminal sind der Bundesnetzagentur auch von anderen Betreibern bekannt. Sie werden grundsätzlich im Sinne der effizienten Kapazitätsnutzung unterstützt.

Die Bundesnetzagentur hat die beabsichtigten Änderungen nicht abgelehnt, so dass diese zum 1. Januar 2017 in Kraft treten konnten.

2.4 Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (INBP) der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (DB-RNI)

Im August 2016 hat die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH der Bundesnetzagentur die von ihr beabsichtigten Neufassungen ihrer Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (INBP-RNI) zur Prüfung vorgelegt. Die INBP-RNI regeln den Zugang zu den von der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH betriebenen Personenbahnhöfen, die an deren Schienennetz liegen. Hinzu kam die Unterrichtung über die entsprechenden Stationspreise.

Wesentliche Punkte der Prüfung durch die Bundesnetzagentur waren die Informationspflicht bei Störungen, die Reisendeninformation und die Anpassung der Entgelthöhen.

Die Zugangsberechtigten sollten verpflichtet werden, bei erheblichen Betriebsstörungen oder Verspätungen außerhalb ihres Verantwortungsbereiches die regional zuständigen Stellen zu informieren. Zugleich bestand für sie die Verpflichtung, der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zum Zweck der Reisendeninformation alle erforderlichen und vorhandenen Daten über eine mitgeteilte Schnitt- und Datenübertragungsstelle zugänglich zu machen. Damit hätte es zwei separate Datenübertragungswege gegeben, um Informationen an die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH weiterzuleiten. Die Bundesnetzagentur wirkte erfolgreich darauf hin, dass die Zugangsberechtigten in beiden Fällen lediglich einen Datenübertragungsweg nutzen können.

Für den Fall, dass die Reisendeninformation nicht durch den Bahnhofsbetreiber sondern durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt, stellte die Bundesnetzagentur klar, dass eine Information ausschließlich über am Zug befindliche technische Einrichtungen als kritisch einzustufen ist. Neben dieser

Form der Information müssen hingegen auch andere Formen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich sein (z. B. über an einer Station vorhandene Lautsprecheranlagen).

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH führte überdies im Rahmen der beabsichtigten Neufassung eine grundsätzliche Umstellung der Preissystematik durch. Das eingeführte Preismodell orientiert sich primär an den SPNV-Aufgabenträgern. Für alle Bahnhöfe im jeweiligen Aufgabenträgergebiet wird nunmehr ein einheitliches Entgelt erhoben. Hintergrund ist, dass die sogenannten RegioNetze in allererster Linie von Zügen des SPNV genutzt werden. Dadurch, dass den Aufgabenträgern die Aufgabe der SPNV-Finanzierung jeweils für ihr gesamtes Gebiet obliegt, erschien eine stationsspezifische Entgeltdifferenzierung nicht zielführend. Die Bundesnetzagentur hat daher der Preisstruktur nicht widersprochen. Da die Entgelthöhen durch eine sachgerechte Kostenkalkulation hinterlegt waren, entfiel ebenso eine Beanstandung der Stationspreise.

2.5 Weitere Prüfungen von Nutzungsbedingungen

Neben den bereits erwähnten Nutzungsbedingungen, wurde eine Vielzahl von weiteren NBS im Rahmen der gesetzlich vorgeschrieben Mitteilung bei Änderungen bzw. Neuaufstellung von NBS geprüft. Einen Schwerpunkt bildeten die Hafenbahnen aus Hannover, Lüneburg, Stuttgart, Hamburg, Straubing und Spelle-Venhaus.

3. Weitere Verfahren

3.1 Prüfung von Zugangsentscheidungen/Nutzungskonflikte in Serviceeinrichtungen

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen während einer Netzfahrplanperiode 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 eine Koordinierung der Konfliktfälle 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 Vorrang- und Verfahrensregeln an, die in ihren Nutzungsbedingungen und im Eisenbahnregulierungsgesetz enthalten sind.

Die EIU haben ihre Entscheidung über die Ablehnung zunächst der Bundesnetzagentur mitzuteilen. Diese muss innerhalb von zehn Arbeitstagen die Rechtmäßigkeit der Ablehnung prüfen. Zwei Betreiber von Serviceeinrichtungen teilten der Bundesnetzagentur die Absicht mit, insgesamt zehn Nutzungsanträge für den Netzfahrplan 2017 und einen Nutzungsantrag zum Gelegenheitsverkehr abzulehnen.

Die DB Netz AG konnte zum Abschluss des Zuweisungsverfahrens für die Netzfahrplanperiode 2017 in neun Nutzungskonflikten keine einvernehmliche Lösung der Zugangsberechtigten erreichen. Da die beabsichtigten Ablehnungen der Bundesnetzagentur nach dem 2. September 2016 mitgeteilt wurden, erfolgte die Unterrichtung über die beabsichtigten Ablehnungen und deren Prüfung nach dem zu diesem Datum in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetz.

Sechs Fälle entschied die DB Netz AG anhand der in ihren Nutzungsbedingungen festgelegten Vorrangregelungen und teilte der Bundesnetzagentur die von ihr beabsichtigten Ablehnungen mit. Es

handelte sich dabei um drei Gleise in München-Milbertshofen, sowie je eines in München-Feldmoching, Stendal und Nördlingen.

Drei Fälle konnten nicht nach den Vorrangregeln der DB Netz AG entschieden werden. Darum musste hier das gesetzlich vorgeschriebene Höchstpreisverfahren durchgeführt werden, wonach dem Antrag Vorrang einzuräumen war, für den das höchste Gebot abgegeben wurde. Dies war bei zwei Gleisen in München-Milbertshofen sowie einem Gleis in Ingolstadt-Nord notwendig.

Die Bundesnetzagentur widersprach acht Entscheidungen der DB Netz AG nicht. Nur die Entscheidung zum Bahnhof Nördlingen lehnte die Beschlusskammer der Bundesnetzagentur ab, weil die Vorrangregeln nicht korrekt angewendet wurden. In Folge dessen hätte die Entscheidung in einem Höchstpreisverfahren fallen müssen. Vor dessen Durchführung konnten sich die Konfliktparteien einigen.

Der Beschluss im Konfliktverfahren über die Nutzung von Gleisen im Bahnhof Nördlingen wurde von der DB Netz AG beklagt (siehe Abschnitt II F 3).

Über die Durchführung des Höchstpreisverfahrens für ein Gleis in Ingolstadt-Nord legte die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH Beschwerde ein. Sie beantragte die Berücksichtigung eines verspäteten Gebotes im Höchstpreisverfahren, da der Zusteller einen Versendungsfehler begangen habe. Dies lehnte die Bundesnetzagentur ab, da ein Höchstpreisverfahren einem Wiedereinsetzungsantrag generell nicht zugänglich sei.

Die Lübeck Port Authority konnte zum Abschluss des Zuweisungsverfahrens in einem Nutzungskonflikt keine einvernehmliche Lösung der Zugangsberechtigten erreichen. Die Bundesnetzagentur stellte fest, dass die Nutzungsbedingungen falsch angewendet wurden. Die Konfliktparteien einigten sich während des Verfahrens und kamen so einer Ablehnung der Beschlusskammer Eisenbahn zuvor. Die Lübeck Port Authority zog ihre Ablehnungsentscheidung gegenüber der Bundesnetzagentur zurück.

Im Gelegenheitsverkehr konnte einem Antrag nicht entsprochen werden. Die DB Netz AG teilte mit, den Antrag der VTG über die Nutzung von sechs Gleisen im Bahnhof Köthen, abzulehnen. Ihre Nutzung war bereits im Zuweisungsverfahren für den Netzfahrplan 2016 mit einem anderen Zugangsberechtigten vertraglich vereinbart worden. Eine Mitnutzung der Gleise durch den zweiten Zugangsberechtigten erwies sich als nicht durchführbar. Der Ablehnung wurde deshalb nicht widersprochen.

3.2 Autozugverkehre Sylt, Begleitung des Betriebsstarts der Wettbewerberin RDC Deutschland GmbH

Im Oktober 2016 ist die RDC Deutschland GmbH (RDC) mit dem kommerziellen Betrieb ihrer Autozüge zwischen dem Festland und der Insel Sylt gestartet. Zuvor hatte es im Jahr 2016 lediglich Testfahrten gegeben. Die neue Verkehrsverbindung wird unter dem Namen „Autozug Sylt“ angeboten. Die Betriebsaufnahme war unter anderem dadurch möglich geworden, dass die Bundesnetzagentur die DB Fernverkehr AG dazu verpflichtet hatte, die von ihr betriebenen Verladeeinrichtungen für die Autozüge auch für andere Wettbewerber zu öffnen.

Der Betriebsstart der Wettbewerberin war von der Bundesnetzagentur im Jahr 2016 unter anderem dadurch begleitet worden, dass mit ihrer Hilfe Regelungen für die Kraftfahrzeug-Zuführung zu den Autozugverladeeinrichtungen in Niebüll und Westerland (Sylt) gefunden werden konnten. Ursprünglich hatte

die Bundesnetzagentur für die Bundesrepublik Deutschland mit der DB Fernverkehr AG einen öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Modalitäten der Kraftfahrzeug-Zuführung geschlossen. Darin wurde geregelt, dass das Unternehmen Wettbewerbern diskriminierungsfreien Zugang zu den für die Zu- und Abführung von Kraftfahrzeugen benötigten Verkehrsflächen ihrer Autozugverladeeinrichtungen gewähren muss. Zwischen der Bundesnetzagentur und der DB Fernverkehr AG bestehen unterschiedliche Auffassungen darüber, ob ein gesetzlicher Zugangsanspruch auch zu diesen Verkehrsflächen besteht; die DB Fernverkehr AG bestreitet dies. Die in dem öffentlich-rechtlichen Vertrag getroffenen Vereinbarungen dienten dazu, vor dem Hintergrund des bevorstehenden Markteintritts der Wettbewerberin, der RDC Deutschland GmbH, einen langwierigen Rechtsstreit über die Verkehrsflächen zu vermeiden.

Die Regelungen des öffentlich-rechtlichen Vertrages werden auch nach dem Netzfahrplanwechsel 2016/2017 inhaltlich weiter geführt. Sie wurden nun allerdings in eine einseitig verpflichtende Erklärung der DB Fernverkehr AG aufgenommen. Danach verpflichtet sich die DB Fernverkehr AG, Zugangsberechtigten einen von der Bundesnetzagentur geprüften Mustervertrag über die Nutzung der Kraftfahrzeug-Verkehrsflächen der Autozugverladeeinrichtungen in Niebüll und Westerland zum Abschluss anzubieten.

Der Musternutzungsvertrag enthält die Einzelheiten unter anderem zu folgenden wichtigen Punkten:

- Verteilung der zur Verfügung stehenden Fahrspuren (örtlich und zeitlich)
- Aufstellung von Kassenautomaten bzw. Einrichtungen für den personenbedienten Fahrkartenverkauf
- Bedienung der Schrankenanlagen und Wegeleitsysteme
- Einheitlich geltende Nutzungsentgelte.

Die einseitige Verpflichtungserklärung ist nicht befristet. Das Unternehmen ist an die Erklärung allerdings nicht mehr gebunden, falls die Bundesnetzagentur einen sofort vollziehbaren Bescheid erlassen sollte, der auf die eisenbahnrechtliche Gewährung des Zugangs zu den Verkehrsflächen gerichtet ist. Gleiches gilt für den Fall, dass ein solcher Bescheid von dem zuständigen Verwaltungsgericht rechtskräftig aufgehoben würde. Der Musternutzungsvertrag gilt für die Dauer jeweils einer Netzfahrplanperiode. Sein Abschluss sichert den Zugangsberechtigten den Zugang zu den Verkehrsflächen.

Für die nach Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zuständige Beschlusskammer der Bundesnetzagentur bestehen aufgrund der unbefristeten Verpflichtungserklärung der DB Fernverkehr AG die beiden Optionen, die beschriebene vorläufige Regelung beizubehalten oder die Grundsatzfrage, ob ein gesetzlicher Zugangsanspruch zu den Verkehrsflächen besteht, streitig, d. h. durch den Erlass eines sofort vollziehbaren Verwaltungsakts zu entscheiden.

3.3 Prüfung von NBS der Fährhafen Sassnitz GmbH

Die Fährhafen Sassnitz GmbH (FHS) hat eine Reihe von Regel- und Breitspurgleisen sowie Umladeeinrichtungen in Sassnitz-Mukran von der DB Netz AG übernommen und ihre Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) angepasst.

An die FHS schließt das EIU Rail Marketing Gas und Chemie Umschlag GmbH (RM) an. Die RM beanstandete verschiedene Fehler der FHS bei der Aktualisierung der Nutzungsbedingungen. Zwei Einrichtungen zum

Umschlag von Gütern zwischen Regel- und Breitspurwaggons (Freikrananlagen) sowie eine Gleiswaage für den Breitspurbereich seien nicht in den NBS verzeichnet.

Für die Prüfung des Sachverhaltes war auf das jeweils geltende Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur abzustellen. Im Ergebnis wurde das Verfahren eingestellt.

Eine Betriebspflicht für Serviceeinrichtungen ist gesetzlich erst seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) am 2. September 2016 vorgesehen. Die o. g. Umschlaganlagen sowie die Gleiswaage wurden nach Auskunft der FHS und Bestätigung durch das Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern als Aufsichtsbehörde bereits vor dem Inkrafttreten des ERegG nicht mehr betrieben. Da sich die Pflicht zur Aufstellung von NBS allerdings nach § 19 Abs. 4 ERegG nur für betriebene Serviceeinrichtungen ergibt, konnte die Aufnahme der Anlagen in die NBS der FHS unterbleiben. Zudem war festzustellen, dass bestimmte Pflichten des ERegG – so auch die Aufstellung von NBS – nach § 2 Abs. 3 ERegG keine Anwendung für nicht regelspurige Eisenbahninfrastrukturen (Schmal- und Breitspur) finden.

Bei der Prüfung des Sachverhalts wurde jedoch auch festgestellt, dass vier regelspurige Gleise, für welche die Veröffentlichungspflicht grundsätzlich greift, noch keinen Eingang in die NBS der FHS gefunden hatten. Die notwendige Aufnahme in die Eisenbahninfrastrukturbeschreibung der NBS erfolgte umgehend.

4. Sonstige Aktivitäten

4.1 Projekt "Harmonisierung"

Der Bundesnetzagentur waren in der Vergangenheit mehrere Fälle von Störungen im Betriebsablauf bekannt geworden, die auf eine mangelnde Abstimmung zwischen Betreibern der Schienenwege (BdS), Betreibern von Serviceeinrichtungen (BvSE) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Vergabe von Kapazitäten zurückzuführen sind. Daher hat die Bundesnetzagentur Anfang 2016 ein Projekt aufgestellt, um zu ermitteln, ob bei der Vergabe von Kapazitäten ein Anpassungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial besteht.

Für die Nutzung der Schienenwege wird in aller Regel vor- oder nachgelagert auch die Nutzung einer Serviceeinrichtung notwendig. Dadurch können bei der Vergabe von infrastrukturellen Kapazitäten für eine Zugfahrt mehrere Infrastrukturbetreiber beteiligt sein. An der Schnittstelle zwischen der Vergabe von Zugtrassen und der Vergabe von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen besteht die Notwendigkeit, dass die Nutzungszeiträume auf der Strecke und in der Serviceeinrichtung („Slots“) zueinander passen. Die Praxis hat gezeigt, dass es hier zu Schwierigkeiten, z. B. in Form eines Rückstaus auf dem Schienennetz, kommen kann, wenn eine unzureichende Abstimmung bei der Planung zwischen BdS, BvSE und den EVU zu einem Auseinanderfallen der Nutzungszeiträume führt. Deshalb hatte die Bundesnetzagentur 27 Eisenbahnunternehmen (BdS, BvSE und EVU) angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Ziel war, festzustellen, ob und – falls erforderlich – wie die bestehenden Verfahren aus Sicht des Marktes generell verbessert werden sollten.

In den darauf folgenden Gesprächsrunden hat die Bundesnetzagentur den Teilnehmern die Ausgangssituation beschrieben und zur Diskussion gestellt, ob eine Anpassung der Verfahren zu einer Verbesserung der Kapazitätsvergabe führen könnte. Hierzu hat sie insbesondere die Möglichkeit der gleichzeitigen fristgebundenen Anmelde- und Vergabeverfahren von Zugtrassen und Kapazitäten in

Serviceeinrichtungen erörtert. Die Ergebnisse aus den Diskussionsrunden und die Schlussfolgerungen der Bundesnetzagentur wurden mit einem Ergebnisbericht auf der Homepage der Bundesnetzagentur dargelegt.

Danach kann ein Einschreiten der Bundesnetzagentur im Einzelfall erforderlich werden, um sachgerechte Lösungen für spezifische Konstellationen zu erarbeiten. Ein generelles System, welches die Anmelde- und Vergabeverfahren für Kapazitäten auf Schienenwegen und in Serviceeinrichtungen gleichermaßen harmonisiert, wird vom Markt nicht als zielführend angesehen. Zudem sehen verschiedene BvSE, z. B. die DB Netz AG und die Bremische Hafeneisenbahn, bereits ein Verfahren zur Vergabe von Serviceeinrichtungen vor, welches an die Zuweisung von Zugtrassen des Netzfahrplans anknüpft.

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) hat zudem eine neue Vorschrift, § 47 Abs. 9 ERegG, Eingang in das Gesetz gefunden, welche bestimmt, dass Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen verpflichtet sind, im Interesse einer wirksamen, aufeinander abgestimmten Nutzung der Kapazitäten bei der Zuweisung und Nutzung von Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zusammenzuarbeiten. Auf dieser Grundlage wird es der Bundesnetzagentur ermöglicht, vorhandene Zuweisungsverfahren zu beleuchten bzw. die Einrichtung von Abstimmungsverfahren zwischen den Infrastrukturbetreibern durchzusetzen.

4.2 Weitere Aktivitäten

4.2.1 Investition auf Kundenwunsch

Seit 2013 gibt es die Möglichkeit, dass die DB Netz AG auf Wunsch eines Zugangsberechtigten Neu- und Erweiterungsinvestitionen, in den von ihr als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Serviceeinrichtungen, durchführt. Die entsprechenden Regularien sind in der Ziffer 4.6 der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (NBS-BT) der DB Netz AG aufgeführt. Bei den Investitionen auf Kundewunsch trägt der Kunde die Kosten; er erhält dafür aber im Gegenzug einen langlaufenden Nutzungsvertrag für die Gleise, wo die Investition getätigt wurde.

Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB Netz AG die Zugangsberechtigten im Internet über die Absicht, die jeweilige Neu- oder Erweiterungsinvestition durchzuführen. Andere Zugangsberechtigte haben binnen vier Wochen die Möglichkeit, bei einem parallelen Interesse an der Durchführung der gleichen oder einer vergleichbaren Maßnahme in der betreffenden Serviceeinrichtung dies der DB Netz AG anzuzeigen.

In 2016 wurden für elf verschiedene Standorte Maßnahmen für Investitionen auf Kundenwunsch veröffentlicht. In den meisten Fällen wurde der Bau von Elektranten geplant. Es gab aber auch Maßnahmen zum Bau von elektronischen Zugvorheizanlagen, Einstiegshilfen, Ver- und Entsorgungsanlagen und Überwegen. Die Bundesnetzagentur beobachtet die Entwicklungen und hat in einem Fall in 2016 die Maßnahme tiefer geprüft: Durch die Maßnahme kann es zu einer ggf. über fünf Jahre hinaus laufenden Vertragsdauer für zehn Gleise in einem Bahnhof mit hohem Zugaufkommen kommen. Der Maßnahme wurde bislang nicht widersprochen, weil keine Nutzungen bzw. Anmeldungen anderer Zugangsberechtigter für diese Gleiskapazitäten bekannt sind. Hinsichtlich einer möglichen Vertragslaufzeit von über fünf Jahren steht der Nachweis zur Notwendigkeit der ggf. verlängerten Refinanzierung noch aus.

E Prüfung von Entgelten

1. Überblick über die Aktivitäten der Entgeltregulierung

Im Bereich der Entgeltregulierung lag weiterhin der Fokus auf der Überprüfung der Eisenbahnrechtskonformität der von den bundeseigenen Infrastrukturbetreibern erhobenen Entgelte. Im Jahr 2016 war die Tätigkeit der Bundesnetzagentur in diesem Bereich deutlich geprägt durch den Beginn der Stationspreishöhenprüfung bei der DB Station&Service AG.

Darüber hinaus hat die Bundesnetzagentur den Prozess zur Einführung eines neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG im Rahmen des Marktkonsultationsprozesses weiterhin konstruktiv begleitet. Im Mittelpunkt ihrer Aktivitäten, im Zusammenhang mit dem neuen Trassenpreissystem der DB Netz AG, stand die Prüfung der Trassenpreise 2018. Erstmals nach Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes hatte die Bundesnetzagentur zu entscheiden, ob die beantragten Trassenpreise der DB Netz AG genehmigt und damit von den Zugangsberechtigten erhoben werden können.

Außerdem hat die Bundesnetzagentur die Umsetzung der Maßnahmen begleitet, die sie der DB Netz AG im Bescheid zur Entgelthöhenprüfung des TPS 2011 dem Unternehmen aufgegeben hatte.

Auch im Jahr 2016 sind bei der Bundesnetzagentur wieder Beschwerden über Entgeltregelungen von bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern durch Zugangsberechtigte eingereicht worden. Hierbei ging es unter anderem um die Prüfung von Abstellentgelten bei der DB Netz AG, die Prüfung von Entgelten des Anlagenpreissystems in Fällen von fehlenden Nachmeldungen für Nutzungen von Serviceeinrichtungen und die Bepreisung von Nutzungen teurerer Trassen wegen baustellenbedingter Umleitungen.

Auch gegen nicht-bundeseigene Infrastrukturbetreiber wurden Verfahren aufgrund von Beschwerden der Zugangsberechtigten geführt. So wurden die Entgelte für Güterverkehrsleistungen der Ammertalbahn durch die Bundesnetzagentur geprüft. Der Abschluss dieser Prüfung wird im Jahr 2017 durch die Beschlusskammer 10 vorgenommen.

2. Entgelthöhenprüfungen im Einzelnen

2.1 DB Netz AG - Bescheidumsetzung zum Trassenpreissystem (TPS) 2011

Am 20. August 2015 hat die Bundesnetzagentur das Ergebnis der Entgelthöhenprüfung zum TPS 2011 bekanntgegeben und Maßnahmen gegenüber der DB Netz AG angeordnet, die Berechnungen und Darlegungen der Kosten der Pflichtleistungen zukünftig zu verbessern.

Im Jahr 2016 hat die Bundesnetzagentur in monatlichen Treffen mit der DB Netz AG die Fortschritte der DB Netz AG bei der Bescheidumsetzung besprochen. Die von der DB Netz AG beabsichtigten Umsetzungsschritte wurden dabei durch die Bundesnetzagentur geprüft und bewertet. Die nun finalisierte Umsetzung der behördlichen Maßgaben erfüllt den Bescheid vom 20. August 2015 vollständig.

- Die konzerninterne Leistungsverrechnung (z. B.: Ein anderes Unternehmen der DB AG erbringt eine Leistung für die DB Netz AG und wird dafür bezahlt) wurde systematisch im Hinblick auf Nachvollziehbarkeit und Transparenz überarbeitet.

- Im Bereich der Anlagenzuordnung (Zuordnung von Bahnanlagen zu den Kosten der Pflichtleistungen oder anderen Tätigkeiten der DB Netz AG) konnte eine Vielzahl an fehlerhaft zugeordneten Anlagen identifiziert und korrigiert werden.

- In der Sekundärkostenverrechnung (z. B.: Eine Abteilung der DB Netz AG erbringt Leistungen für eine andere Abteilung der DB Netz AG) wurden viele Verrechnungsgrößen im Hinblick auf Nachvollziehbarkeit, Transparenz und Sachgerechtigkeit überarbeitet.

- Die Positionen des neutralen Ergebnisses (z. B.: Der Abgang von Sachanlagen in Form von Verschrottung von Vorratsmaterialien) wurden durch sachgerechtere Schlüssel neu den Tätigkeitsbereichen zugeordnet.

- Ähnlich den Positionen des neutralen Ergebnisses wurden auch die Zuordnungen der sonstigen betrieblichen Erträge (z. B.: Leistungen, die von der DB Netz AG für Dritte erbracht werden) auf Sachgerechtigkeit geprüft und werden nun im Einklang mit gegenüberstehenden sonstigen betrieblichen Aufwendungen den Tätigkeitsbereichen zugeordnet.

Außerdem konnten kleinere Verrechnungsgrößen im Hinblick auf Nachvollziehbarkeit, Transparenz und Sachgerechtigkeit korrigiert werden, beispielsweise bei der Verrechnung von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen oder auch bei Positionen der passiven Rechnungsabgrenzung.

Nach Abschluss der Gespräche zur Bescheidumsetzung hat die DB Netz AG ihren Widerspruch gegen den Bescheid zurückgezogen, so dass der Bescheid inzwischen in Bestandskraft erwachsen ist.

2.2 DB Netz AG - Trassenpreissystem 2018

Im Jahr 2016 hat die Bundesnetzagentur die im Vorjahr von der DB Netz AG begonnene Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems weiterhin begleitet. Die Bundesnetzagentur nahm dabei vor allem an dem bereits im Vorjahr initiierten Marktkonsultationsprozess teil. Ziel dieses Prozesses war die umfassende Information der Marktteilnehmer. Dabei sah die Bundesnetzagentur ihre Aufgabe darin, neben der eigenen Expertise auch mit „offenen Ohren“ für die Marktteilnehmer vor Ort zur Verfügung zu stehen und einen tatsächlichen Meinungs- sowie Informationsaustausch zwischen Markt und DB Netz AG zu gewährleisten. Nach Abschluss der Marktkonsultation und dem zwischenzeitlichen Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes wurde im Oktober 2016 mit dem Trassenpreissystem 2018 von der DB Netz AG erstmalig ein Antrag auf Genehmigung eines Trassenpreissystems, auf Basis der neuen Gesetzesgrundlage, bei der neu eingerichteten Beschlusskammer gestellt. Als besondere Herausforderung bei der Prüfung des Antrags war, die mit dem neuen Trassenpreissystem verbundene Änderung der bisher infrastrukturorientierten hin zu einer nachfrageorientierten Bepreisung anzusehen. Damit setzen sich die Trassenpreise in Zukunft aus einem Grenzkostenanteil und einem Anteil, der zur Deckung der verbleibenden Vollkosten angesetzt wird, zusammen. Letzterer wird anhand von relativen Preisreagibilitäten auf die mit der neuen Systematik zu bildenden Marktsegmente aufgeschlagen. In dem Verfahren wurde die Ermittlung der Entgeltobergrenze anhand des Maßstabs der Kosten des Mindestzugangspakets zuzüglich einer angemessenen Rendite vorgenommen. Darüber hinaus waren im Rahmen der Entgeltbildung die beantragten Marktsegmente und

die für sie kalkulierten Preise sowie die Entgeltgrundsätze zu prüfen. Für diese umfassende Prüfung wurde am 14. und 15. November eine öffentliche mündliche Verhandlung abgehalten, bei der unter Berücksichtigung der Eingaben der Zugangsberechtigten und unter Berücksichtigung der Eingaben der Beigeladenen vor Ort die wichtigen Inhalte der Schienennetznutzungsbedingungen und den dazugehörigen Anlagen diskutiert wurden. Die durch die schriftlich eingereichten und mündlich vorgetragenen Stellungnahmen gewonnenen Erkenntnisse sind in die Entscheidungsfindung der Beschlusskammer eingeflossen. Mit der verwaltungsrechtlichen Möglichkeit, das Verfahren noch einmal, den Aufwand beachtend, verlängern zu können, hat die Bundesnetzagentur die Prüfung erst nach Ablauf des Berichtszeitraums abgeschlossen.

2.3 DB Station&Service AG - Aktualisierung Stationspreishöhenliste

Mit dem Stationspreissystem bepreist die DB Station&Service AG die Nutzung ihrer Personenbahnhöfe durch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Bundesnetzagentur wurde am 30. Juni 2016 die neue Stationspreisliste, gültig ab 1. Januar 2017, vorgelegt. Sie hat den von der DB Station&Service AG beabsichtigten Entgeltänderungen nicht widersprochen. Die Prüfung erfolgte letztmalig nach alter Rechtslage auf Grundlage der im Allgemeinen Eisenbahn Gesetz (AEG) vorgesehenen Vorabprüfung gemäß §§ 14d, 14e AEG. Künftig werden die Stationspreise unter ein Genehmigungsverfahren nach ERegG fallen.

In den vergangenen Jahren hat die DB Station&Service AG die Preisentwicklung auf eine festgelegte sogenannte Dynamisierungsrate gestützt, mit der allgemeine Kostensteigerungen abgedeckt werden sollten. Hinzu kamen jeweils einzeln ausgewiesene Sondereffekte, die über die allgemeinen Kostensteigerungen hinausgehende, zukünftige Belastungen abbilden. Diese beiden Komponenten waren auch für die Stationspreisliste 2017 maßgebend, wobei es sowohl hinsichtlich der Dynamisierung als auch der Sondereffekte Besonderheiten gab.

Die Dynamisierungsrate lag in den Vorjahren stets bei 2,0 Prozent. Sie wurde aber nun von der DB Station&Service AG auf 1,8 Prozent abgesenkt. Der neue Wert entspricht der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr. Im Jahr 2016 hatten sich Bund und Länder auf diesen jährlichen Wert geeinigt. In Anlehnung an diesen Wert, passte die DB Station&Service AG ihre Dynamisierungsrate an. Überdies wird es nach der neuen Rechtslage mit der sogenannten "Stationspreisbremse" (§ 37 ERegG) eine Deckelung der Stationspreise im SPNV auf ebenfalls 1,8 Prozent geben.

Die DB Station&Service AG hat zusätzlich mehrere Sondereffekte ausgewiesen, welche die Gesamtbelastung der Zugangsberechtigten durch die Stationspreise zusätzlich zur allgemeinen Dynamisierung erhöhen. Beim überwiegenden Teil davon handelte es sich um verschiedene, schon aus dem Vorjahr bekannte Sondereffekte, einschließlich einer Korrektur gegenüber 2016. Als Beispiel lässt sich die Sanierung dreier Verkehrsstationen in Berlin nennen. Hinzu kam jedoch ein Sondereffekt, durch den signifikante Mehrkosten entstehen. Er umfasst die Migration verschiedener Telekommunikationsanschlüsse von ISDN auf IP. Im Zuge dessen müssen beispielsweise zahlreiche Anschlüsse für Beschallungsanlagen (Lautsprechereinrichtungen auf den Bahnsteigen) umgerüstet werden.

Zusammengefasst führen die Dynamisierung und die Sondereffekte zu einer Steigerung der Gesamtbelastung durch die Stationsentgelte von 2,38 Prozent. Auffällig dabei ist eine Verschiebung der Anteile an der Gesamtbelastung vom Fern- zum Nahverkehr. Ausschlaggebend hierfür sind allerdings keine systembedingten Veränderungen, sondern primär der Wegfall zahlreicher Auto- und Nachtreisezüge.

Da die Bundesnetzagentur keinen Eisenbahnrechtsverstoß erkannte, konnte ein Widerspruch gegen die Stationspreisliste 2017 unterbleiben. Parallel wurde jedoch die grundlegende Prüfung der Kosten- und Kapitalbasis (Stationspreishöhenprüfung) vorangetrieben.

2.4 DB Station&Service AG - Stationspreishöhenprüfung

Im Bereich der Entgeltregulierung hatte sich die Bundesnetzagentur in den vergangenen Jahren intensiv mit den Trassenentgelten der DB Netz AG auseinandergesetzt. Neben den Trassenentgelten spielen die Stationsentgelte eine bedeutsame Rolle im Schienenpersonenverkehr. Die Bundesnetzagentur hat daher im Februar 2016 ein Verfahren zur Überprüfung der Stationspreishöhen der DB Station&Service AG eingeleitet, welches unter anderem an die Erfahrungen aus der Prüfung der Trassenentgelte der DB Netz AG anknüpfte.

Bundesweit betreibt die DB Station&Service AG rund 5.400 Personenbahnhöfe und stellt somit den national bedeutendsten Betreiber von Personenbahnhöfen dar. Für jeden Halt an einem Bahnhof haben die Zugangsberechtigten ein Entgelt (Stationspreis) zu entrichten. Unterschieden werden die Entgelte gegenwärtig regional nach Aufgabenträgergebieten und inhaltlich anhand von sieben Stationskategorien. Nach Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes im September 2016 unterliegen die Entgelte einem neuen gesetzlichen Maßstab. Dieser stellt darauf ab, ob die Entgelte für den Zugang und die Leistungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen und ob diese angemessen, nicht diskriminierend und transparent sind.

Ziel des Prüfverfahrens war es, das Kostenausgangsniveau für die Stationspreiskalkulation zu evaluieren. Dies beinhaltete eine umfassende Prüfung der Kostenbasis für die Stationspreisbildung, einschließlich der Kapitalkosten und hatte insofern seinen Schwerpunkt im unternehmerischen Rechnungswesen. Dazu wurden von der DB Station&Service AG umfangreiche Unterlagen über einen Erhebungsbogen eingefordert und, basierend auf den aus diesen Daten gewonnenen Erkenntnissen, weitere behördliche Ermittlungen durchgeführt. Somit wurde ein detaillierter Einblick in die systemischen Zusammenhänge des internen Rechnungswesens ermöglicht.

Im Rahmen des Verfahrens prüfte die Bundesnetzagentur weiterhin stichprobenartig einzelne marktrelevante Preiswaben und Bahnhöfe. Diese Stichproben wurden in verschiedenen Bereichen graduell bis hin zu einer Prüfung von Einzelbelegen vertieft.

Generell stellte die kostenseitige Abgrenzung des infrastrukturellen Unternehmensbereiches (Verkehrsstation) vom Vermarktungsbereich (z. B. Ladengeschäfte im Bahnhof) einen zentralen Prüfungsschwerpunkt dar. Die DB Station&Service AG hatte in diesem Zusammenhang der Bundesnetzagentur darzulegen, dass eine sachgerechte Abgrenzung der beiden Unternehmensbereiche vorgenommen wurde. Mit einem Abschluss des Verfahrens ist im Kalenderjahr 2017 zu rechnen.

3. Weitere Verfahren

3.1 Prüfung der Güterverkehrspreise der Ammertalbahn

Infolge einer Anfrage eines Unternehmens, das den Transport seiner produzierten Güter von der Straße auf die Schiene verlagern möchte, wurden die Trassenpreise des örtlichen Betreibers der Schienenwege durch die Bundesnetzagentur überprüft. Hintergrund war, dass bisher auf der Strecke keinerlei Güterverkehr stattfand und hierfür auch ein bedeutend höheres Entgelt verlangt wurde als für den Personenverkehr. Der Betreiber

der Schienenwege hatte zur Berechnung der Trassenpreise für den Güterverkehr die Preise in 100t-Schritten proportional steigend festgesetzt.

Zur Untersuchung der Rechtmäßigkeit der Preise für den SGV hat die Bundesnetzagentur einen externen Gutachter hinzugezogen, mit dem Ziel, die durch den geplanten Mehrverkehr entstehenden zusätzlichen Kosten zu ermitteln. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass der zusätzliche Güterverkehr keine höheren Instandhaltungskosten für die Strecke bedinge. Zum Abschluss des Berichtszeitraums stand die endgültige Entscheidung der Beschlusskammer über die Rechtmäßigkeit der für die Güterverkehrstrassen verlangten Entgelte noch aus. Mit Hilfe des externen Gutachtens wurde erstmals der Zusammenhang zwischen einem geplanten Mehrverkehr und den Instandhaltungskosten für eine Strecke untersucht. Die Ergebnisse können aus Sicht der Bundesnetzagentur für die zukünftige Plausibilitätsprüfung von Instandhaltungskosten im Rahmen von Entgeltprüfungen über das hier gegenständliche Verfahren hinaus von Interesse sein.

3.2 Prüfung von Abstellentgelten der DB Netz AG

In dem verfahrensgegenständlichen Fall hat ein Zugangsberechtigter nachgefragt, wie die Abstellung eines Zuges mit einer Gesamtdauer von weniger als zwei Stunden zwischen zwei angemeldeten Trassen in einer Serviceeinrichtung der DB Netz AG abzurechnen ist. Hintergrund der Frage ist, ob die Regelungen zur „Abstellung außerhalb zugewiesener Zugtrasse“ gemäß den SNB gelten oder eine Abstellung gemäß den Regelungen der NBS vorliegt. Während die „Abstellung außerhalb zugewiesener Zugtrassen“ 60 Minuten lang kostenlos wäre, würde für die Nutzung eines Abstellgleises im Sinne der NBS ab der ersten Minute der Abstellung ein Nutzungsentgelt fällig. Nach Auffassung des Zugangsberechtigten wären in einem solchen Fall die ersten 60 Minuten einer Abstellung zwischen zwei Fahrten dem Ende der ersten Trasse zuzurechnen und die zweiten 60 Minuten dem Beginn der anschließenden Trasse und die gesamte Haltezeit somit im Sinne der SNB kostenlos. Wie sich im Laufe des Verfahrens herausgestellt hat, deckt sich diese Herangehensweise nicht mit der derzeitigen Abrechnungspraxis der DB Netz AG. Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren dazu genutzt, die Abgrenzung zwischen den Abstellungen außerhalb einer zugewiesenen Zugtrasse im Sinne der SNB und der Abstellung in Serviceeinrichtungen generell zu beleuchten und wird das Verfahren voraussichtlich im Jahr 2017 durch Beschluss beenden.

3.3 Entgeltprüfung bei baustellenbedingter Nutzung teurerer Trassen

Gegenstand des zugrunde liegenden Verfahrens war die Rechtmäßigkeit der Erhebung von Entgelten für die Nutzung einer (teureren) Trasse, zu deren Nutzung die Zugangsberechtigten infolge einer Baumaßnahme keine wirtschaftliche Alternative hatte.

Als Beschwerdeführerin trat eine Nahverkehrsgesellschaft auf, die als Servicegesellschaft einem Aufgabenträger zuarbeitet. Es wurde um entsprechende Prüfung gebeten, da die Ansicht vertreten wurde, dass die entstehenden Mehrkosten nicht den Zugangsberechtigten berechnet werden dürften. Betreiber der fraglichen Strecken ist die DB Netz AG.

Nach Auskunft der Beschwerdeführerin war die nach Trassenmeldung bestellte Strecke zum Zeitpunkt der Beschwerde wegen Baumaßnahmen nicht nutzbar. In der Folge verkehrten die von der Beschwerdeführerin bestellten Züge teilweise auf einer parallel verlaufenden Neubaustrecke. Aufgrund des streckenbezogenen, noch geltenden Trassenpreissystems der DB Netz AG, war für die Neubaustrecke ein höheres Entgelt zu zahlen. Die Beschwerdeführerin monierte, dass hierdurch für sie kein Mehrwert entstehe, jedoch ein erheblich höheres Trassenentgelt zu zahlen sei. Weiter wurde kritisiert, dass der Umstand der entstehenden

Mehrbelastung nicht so rechtzeitig durch die DB Netz AG kommuniziert worden sei, dass bei Abschluss des Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrages hierauf hätte reagiert werden können. Hieraus folge, dass nach den geltenden SNB der DB Netz AG nur das Zugtrassenentgelt für den ursprünglich vereinbarten Laufweg in Rechnung gestellt werden dürfe.

Im Rahmen des Verfahrens teilte die DB Netz AG der Bundesnetzagentur mit, dass sie eine einvernehmliche Lösung mit den Beschwerdeführern finden wolle. Anschließend hat die DB Netz AG der Beschwerdeführerin ein entsprechendes Angebot unterbreitet.

3.4 Prüfung von APS-Entgelten für fehlende Nachmeldungen

In einem Verwaltungsverfahren mit der DB Netz AG zur nachträglichen Überprüfung von Nutzungsbedingungen und Entgelten hat die Bundesnetzagentur auf eine sachgerechte Verteilung der Verantwortlichkeiten der Marktteilnehmer im Zusammenhang mit der kurzfristigen Nutzung von Serviceeinrichtungen hingewirkt. Die Bundesnetzagentur konnte dabei für die Marktteilnehmer entgeltliche Verbesserungen in den NBS der DB Netz AG, in Verbindung mit dem Anlagenpreissystem (APS), erzielen. Hiervon betroffen sind Marktteilnehmer, die auf eine flexible Nutzung von Abstellgleisen angewiesen sind.

Auf Anregung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens überprüfte die Bundesnetzagentur die Regelungen der DB Netz AG für den Fall, dass benötigte Abstellgleise nur sehr kurzfristig bestellt werden können oder sogar erst dispositiv im laufenden Betrieb zugewiesen werden. Die DB Netz AG verlangte in diesen Fällen eine nachträgliche Anzeige der Nutzung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Falle einer ausbleibenden Nachmeldung setzte sie eine hohe Sanktion fest, die das doppelte Regelentgelt, mindestens jedoch das 720-fache des Stundenentgelts für die jeweils in Anspruch genommene Nutzung vorsah (entspricht einem einmonatigem Regelentgelt).

Im Verwaltungsverfahren erklärte sich die DB Netz AG schließlich zu einer Anpassung der Regelung bereit. Zwar wird es die Pflicht zur Nachmeldung auch weiterhin geben. Jedoch entfällt künftig die entgeltliche Sanktion, wenn der Zugangsberechtigte die Nutzung kurzfristig vorher angemeldet hat.

Lediglich für den Fall, dass ein Gleis gänzlich ohne eine solche vorherige Anmeldung genutzt werden soll, daher von der DB Netz AG dispositiv zugewiesen wird und seitens des Zugangsberechtigten zudem keine Nachmeldung gegenüber der DB Netz AG erfolgt, verbleibt es bei dem erhöhten Entgelt. Allerdings erhält der Nutzer in diesem Fall zunächst eine schriftliche Verwarnung. Erst bei wiederholter Pflichtverletzung wird die DB Netz AG das erhöhte Entgelt verlangen.

F Ausgewählte gerichtliche Verfahren

1. Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) zur Frage der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals

In den vergangenen Jahren haben rund fünfzig Betreiber von Güterterminals Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) für ihre Infrastruktur aufgestellt. Die Regulierung in diesem Bereich verlief reibungslos und wurde nicht in Frage gestellt. Im Jahr 2012 hat die Bundesnetzagentur mehrere Betreiber trimodaler Binnenhafenterminals, die einen Umschlag zwischen den drei Verkehrsträgern Schiene, Schiff und LKW vornehmen, zur Erstellung von NBS aufgefordert. Im Gegensatz zu den Terminalbetreibern in den großen Seehäfen, die NBS aufgestellt haben, sind einige Betreiber von Binnenhafenterminals der Ansicht, nicht der Eisenbahnregulierung zu unterfallen.

Eines dieser Unternehmen, die DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, wurde im Dezember 2013 per Bescheid dazu verpflichtet, für die von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen NBS 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 Serviceeinrichtung im Sinne des AEG darstellen könne.

Sowohl das VG Köln (Urteil vom 13.11.2015, Az. 18 K 3987/14) als auch das OVG NRW (Urteil vom 01.12.2016, Az. 13 A 3080/15) bestätigten die Bundesnetzagentur in der Auffassung, dass auch trimodale Güterterminalbetreiber der Eisenbahnregulierung unterfallen. Bei der rechtlichen Einordnung einer Einrichtung als Serviceeinrichtung komme es auf den technisch-funktionalen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb an, wobei auf den Zweck und die Betriebsabläufe der zu betrachtenden Einrichtung abzustellen sei. Dabei können auch lediglich Anlagenteile eines Gesamtkomplexes der Eisenbahnregulierung unterworfen sein. Der Anteil der Schiene am Umschlag, im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern, sei für die Einordnung des trimodalen Umschlagsterminals als Güterterminal nicht maßgeblich.

Während des laufenden Berufungsverfahrens trat das neue Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Kraft. Aus diesem Anlass entschied das OVG NRW ebenfalls über die anzuwendenden Rechtsvorschriften. Der angefochtene Bescheid verpflichtete die DIT dazu, zeitlich unbegrenzt NBS aufzustellen. Da das ERegG für derartige Konstellationen keine Übergangsvorschrift enthält, nach der gerichtliche Verfahren nach altem Recht fortzuführen sind und die angefochtene Verfügung eine Art Dauerverwaltungsakt darstellt, sei auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung und damit auf das neue Recht, abzustellen. Zudem entspräche dies der Rechtssicherheit und der Prozessökonomie. Die Rechtsgrundlage für die Verpflichtung zur Aufstellung von NBS seien nach § 67 Abs. 1 S. 1 ERegG und nach § 14c Abs. 1 AEG im Wesentlichen dieselben und deshalb austauschbar.

Die Revision gegen das Urteil des OVG NRW wurde nicht zugelassen. Die DIT hat eine Nichtzulassungsbeschwerde eingereicht.

2. Klageverfahren J. Müller Agri + Breakbulk Terminals GmbH & Co. KG

Die Bundesnetzagentur ist in mehreren Verfahren mit der Regulierung trimodaler Terminals befasst. Im Jahr 2016 hat die Bundesnetzagentur ein Verwaltungsverfahren gegen die J. Müller Agri + Breakbulk Terminals GmbH & Co. KG (J. Müller), ein Schüttgutterminal im Hafen Brake, geführt. Anlass war eine Beschwerde aus dem Markt, wonach im Hafen Brake eine Slotvergabe erst sehr kurzfristig verbindlich erfolge. Das Unternehmen hatte jedoch bisher keine Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) aufgestellt. Da sich das Unternehmen trotz mehrfacher Aufforderung weigerte NBS aufzustellen, verpflichtete die Bundesnetzagentur das Unternehmen hierzu mit Bescheid vom 08.08.2016. Nach Durchführung eines erfolglosen Widerspruchsverfahrens ist die Streitfrage seit November 2016 beim VG Köln anhängig (18 K 7139/16). Im Kern geht es in diesem Verfahren um die grundsätzliche Regulierungstätigkeit trimodaler Schüttgutterminals mit Eisenbahnanschluss.

Zu den regulierten Serviceeinrichtungen zählen nach § 2 Abs. 3c AEG a. F. (jetzt Anlage 2 Nr. 2 lit. b ERegG) auch die „Güterterminals“. Dazu gehören nach Auffassung der Bundesnetzagentur auch diejenigen Güterterminals, die neben der Eisenbahn auch die Verkehrsträger Schiff und LKW bedienen können (trimodale Güterterminals). Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Container- oder Schüttgutterminals handelt. Eine Reihe von Betreibern trimodaler Güterterminals bestreitet jedoch, dass ihre Infrastruktur als Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Abs. 3 AEG a. F. (jetzt Anlage 2 Nr. 2 ERegG) einzuordnen ist, so auch die Klägerin in diesem Fall. Die Einordnung ihrer Siloanalagen als Güterterminal im eisenbahnrechtlichen Sinne erfordere es, dass dort ein Verkehrsträgerwechsel zeitlich und operativ im Sinne einer „logistischen Einheit“ stattfinde. Diese werde jedoch durch die Zwischenlagerung des Schüttgutes zeitlich, sowie durch Maßnahmen der Gesunderhaltung (Begasung des Getreides) oder Weiterverarbeitung operativ unterbrochen.

Wie schon im Verwaltungsverfahren tritt die Bundesnetzagentur dieser Ansicht auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren entgegen. Ihrer Einschätzung nach kommt es für ein Güterterminal im eisenbahnrechtlichen Sinne allein darauf an, dass die betrachtete Anlage die Verladung auf die Eisenbahn leisten kann und in der Einrichtung mithin ein Umschlag auf die bzw. von der Eisenbahn erfolgt. Beides ist in der Anlage der J. Müller gegeben. Nach Ansicht der Bundesnetzagentur unterbricht insbesondere die Zwischenlagerung und Gesunderhaltung der Güter den Prozess des Güterumschlags nicht in der Art, dass hierdurch eine eisenbahnrechtliche Regulierung ausgeschlossen würde.

3. Klageverfahren DB Netz AG Betriebsstelle Nördlingen, Zugang zum Bahnhof Nördlingen

Der erste Beschluss der neuen Beschlusskammer 10 – Eisenbahnregulierung – der Bundesnetzagentur betraf den Zugang zum Bahnhof Nördlingen. Die DB Netz AG als Betreiberin des Bahnhofs teilte der Bundesnetzagentur mit, dass sie beabsichtige den Antrag der BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH (BayernBahn) auf Nutzung eines bestimmten für die Abstellung von Güterzügen benötigten Gleises abzulehnen. Grund dafür sei ein Nutzungskonflikt mit der DB Regio AG, die ebenfalls einen Nutzungsantrag für das betreffende Gleis gestellt habe. Dem Antrag des letzteren Unternehmens sei Vorrang zu gewähren, da dieses über eine gültige Trassenvereinbarung mit der Betreiberin der Schienenwege – der DB Netz AG – verfüge. Die BayernBahn habe demgegenüber keine gültige Trassenvereinbarung vorlegen können.

Die Bundesnetzagentur lehnte die beabsichtigte Änderung ab, weil sie der Ansicht ist, dass die beabsichtigte Ablehnung den gesetzlichen Voraussetzungen nicht genügt (vgl. § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG). Es ist zwar

zutreffend, dass sowohl die gesetzlichen Regelungen im ERegG als auch die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) der DB Netz AG vorsehen, dass im Falle eines einvernehmlich nicht zu lösenden Nutzungskonflikts demjenigen Antrag der Vorrang zu gewähren ist, dem eine gültige Trassenvereinbarung zugrunde liegt. Innerhalb der zehntägigen Vorabprüfungsfrist der Bundesnetzagentur, legte die BayernBahn jedoch schließlich eine gültige Trassenvereinbarung mit der DB Netz AG vor. Den entsprechenden Antrag auf Zuweisung einer Trasse hatte sie bereits mehrere Monate zuvor gestellt. Über diesen entschied die DB Netz AG allerdings erst während der bereits laufenden Prüffrist. Infolge der Ablehnung durch die Bundesnetzagentur musste DB Netz AG über die beiden in Konflikt stehenden Nutzungsanträge, erneut unter Berücksichtigung der geänderten Sachlage, entscheiden.

Die DB Netz AG ersuchte gegen den Beschluss der Bundesnetzagentur erfolglos Eilrechtsschutz beim VG Köln (VG Köln, Beschluss vom 25.10.2016, Az. 18 L 2337/16). Dieses teilte die Auffassung der Bundesnetzagentur, wonach diese alle tatsächlichen Umstände berücksichtigen kann, die ihr zum Zeitpunkt ihrer Entscheidung bekannt sind. Dies folgt für das Gericht daraus, dass die Überprüfungsbefugnisse der Bundesnetzagentur dem effektiven Rechtsschutz der Zugangsberechtigten dienen. Insbesondere sollen bereits drohende Verstöße gegen das Eisenbahnzugangsrecht verhütet werden.

In der Sache gelang es allen beteiligten Unternehmen schließlich doch noch, eine einvernehmliche Lösung über die Nutzung von Gleisen im Bahnhof Nördlingen zu erzielen. Eine erneute Konfliktentscheidung durch die DB Netz AG wurde dadurch entbehrlich. Nach Abschluss des gerichtlichen Eilrechtsschutzes führt die DB Netz AG das Klageverfahren im Wege der Fortsetzungsfeststellungsklage (Az. 18 K 8646/16) fort.

4. Klageverfahren DB Station&Service AG zum Stationsportal

Im Jahr 2015 prüfte die Bundesnetzagentur die Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG. Daraufhin widersprach sie den beabsichtigten Regelungen zur Anmeldung, bzw. zur Annahme von Angeboten zur Stationsnutzung im Fall des technischen Ausfalls des sog. „Stationsportals“. Mit Bescheid vom 25. November 2015 und Widerspruchsbescheid vom 27. Juli 2016 verpflichtete die Bundesnetzagentur die DB Station&Service AG, die Regelungen zur Anmeldung bzw. zur Annahme von Angeboten zur Stationsnutzung so zu formulieren, dass Anmeldungen und die Annahme von Angeboten bei einem technischen Ausfall auch per E-Mail, Fax oder auf schriftlichem Weg durch die Zugangsberechtigten erfolgen können. Die DB Station&Service AG ersuchte hiergegen zunächst um Eilrechtsschutz beim VG Köln. Dieses bestätigte die Auffassung der Bundesnetzagentur, wonach die von der DB Station&Service AG intendierten Einschränkungen, unter denen eine Nutzung alternativer Anmeldewege lediglich möglich sein sollte, den eisenbahnrechtlichen Vorgaben widersprechen (Beschluss vom 03.02.2016, Az. 18 L 2956/15). Das Hauptsacheverfahren ist derzeit noch beim VG Köln anhängig (Az. 18 K 7469/16).

G Grundsatzfragen der Eisenbahnregulierung

1. Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastruktursektor

Im Rahmen von durchzuführenden Kostenprüfungen im Eisenbahnsektor sind die Kapitalkosten als Teil der Kosten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu bestimmen. Eine entsprechende Normierung fand sich bis August 2016 in § 14 Abs. 4 und 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Seit September ist das Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft. Entsprechende Regelungen finden sich für Betreiber der Schienenwege in Anlage 4, Ziff. 5 ERegG und für Betreiber von Serviceeinrichtungen § 32 Abs. 1 i. V. m. Anlage 2 Nr. 2 und § 1 Abs. 9 ERegG.

Um die verschiedenen Kapitalzinssätze mittels einer konsistenten Vorgehensweise bestimmen zu können, hat die Bundesnetzagentur erstmals ein Gutachten in 2009 vergeben und 2013 aktualisieren lassen. Anfang des Jahres 2016 wurde eine erneute Aktualisierung durchgeführt. Die Aktualisierung umfasste insbesondere die quantitativen Ergebnisse der Komponenten zur Bestimmung von Eigen- und Fremdkapitalzinssätzen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Mit dieser Gutachtenaktualisierung werden sowohl die Anfang 2016 noch bestehende, geltende Rechtslage als auch – aus damaliger Perspektive – mögliche, zukünftige Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes abgedeckt.

Die Gutachten sind auf der Website der Bundesnetzagentur unter https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html veröffentlicht.

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

Im Eisenbahnregulierungsgesetz ist in den §§ 64 und 65 der Auftrag an die Bundesnetzagentur formuliert, einen Bericht zum Markt für Wartungseinrichtungen zu erstellen. Darin ist die Frage zu klären, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Der Bericht ist zum 31. Dezember 2018 der Bundesregierung vorzulegen.

In enger Abstimmung mit dem Bundeskartellamt wurde ein zweistufiges Vorgehen für die Marktanalyse festgelegt. Im ersten Schritt werden die Märkte für Wartungseinrichtungen untereinander abgegrenzt. Hierfür führte die Bundesnetzagentur im Jahr 2015 Vorgespräche mit Marktteilnehmern und Verbänden, um eine erste Einschätzung über den Markt und seine Besonderheiten zu erlangen. Anhand der so gewonnenen Informationen wurden im Frühjahr 2016 Fragebögen erstellt, die an Anbieter und Nachfrager von Leistungen aus Wartungseinrichtungen versendet wurden. Insgesamt wurden hierfür 529 Unternehmen angeschrieben. Die Auswertung der Datenrückläufe ermöglicht es der Bundesnetzagentur, die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen. Anschließend haben die Marktteilnehmer die Möglichkeit, den von der Bundesnetzagentur veröffentlichten Zwischenbericht zur vorgenommenen Marktabgrenzung zu kommentieren.

Im zweiten Schritt werden die Wettbewerbsverhältnisse in den einzelnen Märkten untersucht. Auch für diesen Schritt ist eine schriftliche Befragung der Marktteilnehmer vorgesehen, um anhand der ermittelten Daten die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zu prüfen und zu beurteilen. Zu dem daraus zu erstellenden Berichtsentwurf können wiederum die Marktteilnehmer Stellung nehmen. Der endgültige Bericht wird dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zugeleitet und im Bundesanzeiger veröffentlicht.

H Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit gewinnt im Bereich der Eisenbahnregulierung weiterhin an Bedeutung. Relevant ist dabei die Arbeit in der Gruppe der unabhängigen Regulierungsbehörden, der IRG-Rail (vgl. Kapitel II H 1), sowie das Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden unter der Leitung der EU-Kommission (ENRRB) (vgl. Kapitel II H 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 H 3). Schließlich bedarf das Regulierungsfeld „Einrichtung europäischer Schienengüterverkehrskorridore“ erneut einer gesonderten Erwähnung (vgl. Kapitel II H 4).

1. Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer

Das Netzwerk unabhängiger Eisenbahnregulierer IRG-Rail erfüllte im Jahr 2016 unter Vorsitz von Radoslaw Pacewicz (Vizepräsident der polnischen Regulierungsbehörde UTK) ein breites und vielfältiges Arbeitsspektrum. Das im Jahr 2011 von 15 Regulierungsbehörden gegründete Netzwerk ist zwischenzeitlich auf 29 Mitglieder angewachsen, mit teilnehmenden Regulierungsbehörden aus den Ländern Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, der Ehemaligen Jugoslawischen Republik Mazedonien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Ungarn, dem Vereinigten Königreich sowie, seit November 2016, Irland und Serbien als jüngste Mitglieder.

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 2016[2] 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 vier Arbeitsgruppen und zwei Unterarbeitsgruppen zu international relevanten Themenkomplexen betreffend Gesetzesvorhaben auf EU-Ebene, Entgeltregulierung, Zugangsregulierung und Marktbeobachtung. Wie auch in 2015 führte im Jahr 2016 die Bundesnetzagentur in den folgenden drei IRG-Rail Arbeitsgruppen, der Arbeitsgruppe „Legislativvorschläge“, der Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“ sowie der Unterarbeitsgruppe „Serviceeinrichtungen“, den Vorsitz.

Weiterhin standen im Jahr 2016 die Begleitung des Vierten Eisenbahnpaketes der EU-Kommission sowie ein weiterer seitens der EU-Kommission geplanter Durchführungsrechtsakt im Fokus der Arbeit. Die Arbeitsgruppen der IRG-Rail (vgl. unten Kapitel II H 1.1 bis II H 1.4) haben sich den themenspezifischen Rechtsakten zum Zugang zu Serviceeinrichtungen und zu Rahmenverträgen befasst. Dies geschah entweder auf Grundlage eines Entwurfs der EU-Kommission oder in Abstimmung mit der EU-Kommission bereits im Planungsstadium.

---

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

Weitere Themenschwerpunkte waren beispielsweise die Kooperation auf Schienengüterverkehrskorridoren, das Vierte Eisenbahnpaket, 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 2016 wurde das Arbeitsprogramm für das Jahr 2017[3] beschlossen. Dieses wird auf der erfolgreichen Arbeit der IRG-Rail aufbauen und weiterführen, um so die Position des Gremiums im Eisenbahnsektor weiter zu stärken. Tätigkeitsschwerpunkte für 2017 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 im Rahmen der transeuropäischen Güterverkehrskorridore, deren Zusammenspiel und Funktionsweise sich im Gefüge bestehender nationaler und europäischer Gegebenheiten noch festigen muss, stand im Jahr 2016 weiterhin im Zentrum der Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“. Der Vorsitz dieser Arbeitsgruppe wird von der Bundesnetzagentur wahrgenommen. Monitoring und Überwachung von Güterverkehrskorridoren gehören zu den zentralen Aufgaben der Regulierungsbehörden, diese sind bisher maßgeblich in der sogenannten Güterverkehrskorridorverordnung (EU-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Nr. 913/2010) geregelt. Allerdings ist eine potentielle Überarbeitung der EU-Verordnung 913/2010 in der Diskussion. Die EU-Kommission hat hierzu im Jahr 2016 eine umfangreiche Konsultation durchgeführt. In der Arbeitsgruppe wurden dazu Beiträge abgestimmt.

Darüber hinaus wurden regelmäßige Treffen mit den Korridorbetreibern zum Informationsaustausch etabliert. Die Arbeitsgruppe „Zugangsfragen“ tauschte sich 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), der European Rail Freight Association ERFA, der Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) sowie weiteren Zugangsberechtigten.

IRG-Rail war im Juni 2016 auf Einladung der EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, sowie der niederländischen Ministerin für Infrastruktur und Umwelt auf den TEN-T Days in Rotterdam zur Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vertreten. Im Fokus der hochrangigen Veranstaltung stand u. a. auch das Thema Verkehrskorridore. Die Arbeitsgruppe hat in Ergänzung zu der offiziellen „Rotterdam Declaration“ eine Erklärung zu der Bedeutung der Güterverkehrskorridore und der Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit vorbereitet, die der Präsident der IRG-Rail auf der Veranstaltung öffentlich verkündet hat. Hierin unterstützt IRG-Rail die positiven Entwicklungen, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu stärken. Gleichzeitig werden jedoch Bereiche aufgezeigt, in denen nach den bisherigen Erfahrungen weiterhin Hemmnisse für eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der

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

Verkehrskorridore bestehen. Die in IRG-Rail zusammengeschlossenen nationalen Regulierungsbehörden werden weiterhin einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Korridoren sicherstellen.

Zudem hat die Arbeitsgruppe jeweils einen Überblick über Wettbewerbshindernisse im internationalen Schienenverkehr zum Thema „Baustellenplanung/Baustellenmanagement“ sowie zu den „Performance Regimes“ in den unterschiedlichen Mitgliedstaaten erarbeitet.

Die Tätigkeiten der Unterarbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ wurden in 2016 im Wesentlichen geprägt durch die Ankündigung der EU-Kommission, nach der Verabschiedung des Vierten Eisenbahnpakets einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen. Dieser soll die in der Richtlinie 2012/34/EU bereits allgemein enthaltenen Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen weiter konkretisieren und sicherstellen, dass die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur einheitlich und nichtdiskriminierend angewandt werden.

In Vorbereitung auf die kommende EU-Rechtssetzung hat die Unterarbeitsgruppe unter dem Vorsitz der Bundesnetzagentur einen Fragebogen zu den bisherigen Erfahrungen der IRG-Rail Mitglieder bei der rechtlichen und praktischen Umsetzung der bisherigen Zugangsregeln erarbeitet. Ziel der Abfrage war es, einen Überblick über den Status Quo auf den europäischen Eisenbahnmärkten zu erhalten. Die anschließende Auswertung der abgefragten Informationen hat ergeben, dass sich in den jeweiligen Mitgliedsstaaten die bestehenden Serviceeinrichtungen in Anzahl, Definition und Organisation teilweise erheblich unterscheiden.

Im Oktober 2016 hat die EU-Kommission den ersten Entwurf des Durchführungsrechtsaktes als Diskussionsgrundlage bekanntgegeben. Zentrale Themen des geplanten Entwurfs sind Zugangskriterien, Kapazitätszuweisung und Transparenz. Die Unterarbeitsgruppe hat eine gemeinsame Position zu dem Papier erarbeitet und ihren Standpunkt gegenüber der Kommission vorgetragen. Die EU-Kommission beabsichtigt, den Durchführungsrechtsakt im Herbst 2017 zu verabschieden. Der in 2016 begonnene Meinungsaustausch – auch unter Beteiligung der Marktteilnehmer – wird in 2017 fortgesetzt. Die Unterarbeitsgruppe wird die EU-Kommission in dem Prozess weiterhin fachlich und konzeptionell unterstützen.

1.2 Arbeitsgruppe "Marktbeobachtung"

Die Bundesnetzagentur war auch im Jahr 2016 wieder aktiv in der IRG-Rail Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung“ vertreten. Das Monitoring der Eisenbahnmärkte ist eine wesentliche Aufgabe der nationalen Regulierungsstellen. Gemäß der europäischen Richtlinie 2012/34/EU (sog. Recast) obliegt den Regulierungsstellen zum einen die Aufgabe, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen. Gleichzeitig sind die Mitgliedsstaaten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 verpflichtet, im Rahmen ihrer Berichtspflichten bei der Überwachung des Schienenverkehrsmarktes Daten zu erheben und der Kommission zu übermitteln.

Vor diesem Hintergrund führen die IRG-Rail Mitglieder jährlich eine Datenerhebung auf ihren nationalen Eisenbahnmärkten durch. Die Ergebnisse werden in der Arbeitsgruppe zusammengeführt, analysiert und im jährlichen „Market Monitoring Report“ veröffentlicht. Die Veröffentlichung des vierten Berichtes für das Jahr 2014 erfolgte im März 2016. Die Ergebnisse basierten auf Daten von 24 teilnehmenden Ländern. Für das Berichtsjahr 2014 konnten erstmalig Italien und die Schweiz für die Datenerhebung gewonnen werden. Im Mittelpunkt des vierten Berichts stand – neben der grundsätzlichen Zusammenfassung der erhobenen Daten sowie der Darstellung der Entwicklungen auf den Eisenbahnmärkten – das Thema Trendanalysen.

Eine funktionierende Kooperation zwischen den beteiligten Regulierungsstellen ist für ein einheitliches Monitoring wesentlich. Zur Erreichung einer größtmöglichen Vergleichbarkeit der national erhobenen Daten hatte die Arbeitsgruppe erstmalig 2013 gemeinsame Leitlinien für die das Monitoring verabschiedet. Diese Leitlinien enthalten unter anderem Indikatoren sowie Definitionen, auf deren Grundlage die jährliche Markterhebung vorgenommen wird. Ferner legen die Leitlinien einen zeitlichen Rahmen für Datenerhebung fest.

Im Juni 2016 hat die Arbeitsgruppe ihre gemeinsamen Leitlinien aktualisiert und dabei einzelne Indikatoren zunehmend angepasst. Hierdurch soll die Genauigkeit und mithin die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten auf internationaler Ebene insgesamt verbessert werden.

1.3 Arbeitsgruppe "Legislativvorschläge"

Auch in 2016 stellten die Verhandlungen zum Vierten Eisenbahnpaket ein nach wie vor zentrales Thema auf EU- sowie nationaler Ebene dar. Die EU-Kommission hatte bereits am 30. Januar 2013 ihren Entwurf des Vierten Eisenbahnpaketes veröffentlicht[4]. Sie hatte unter anderem mit Blick auf die schleppende Umsetzung der Marktöffnung und die weiter bestehende Verflechtung nationaler Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorschläge für ein Viertes Eisenbahnpaket, bestehend aus einer „technischen“ Säule und einer „politischen“ Säule, unterbreitet. Die in den Jahren 2014 und 2015 begonnenen Verhandlungen auf Ratsebene und im Trilog-Verfahren konnten am 14. Dezember 2016 abgeschlossen werden. Die Vertreter des Europäischen Parlaments und des Ministerrats erzielten so eine Einigung auch über den politischen Teil des Vierten Eisenbahnpakets.

Während über die „technische Säule“ recht zeitnah Einigung erzielt werden konnte, gestaltete sich die Diskussion zur „politischen Säule“ durchaus kontroverser und wurde im Anschluss an die erste Lesung des Europäischen Parlaments unter drei verschiedenen Ratspräsidentschaften verhandelt. Im Zentrum des Vierten Eisenbahnpakets stehen u. a. die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn, die Erleichterung des Marktzugangs durch diskriminierungsfreie Zugangskonditionen und der Abbau von Zugangshindernissen sowie die Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte.

Mit der Finalisierung des vierten Eisenbahnpakets wird ein weiterer Schritt zur Vollendung des Binnenmarkts für Schienenverkehrsdienste geleistet. Europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ab 2020 europaweit Schienenverkehrsdienste auch im Personenverkehr anbieten können. Detailliertere EU-Vorgaben sollen die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber – insbesondere in vertikal integrierten Strukturen – sichern und einen diskriminierungsfreien Zugang neuer Marktteilnehmer zum Netz sicherstellen. Neue Bestimmungen zur finanziellen Transparenz sollen das Risiko von wettbewerbsverzerrenden Quersubventionierungen zwischen staatlich finanzierten Infrastrukturbetreibern und im freien Markt miteinander konkurrierenden Verkehrsunternehmen verringern. Das Paket enthält auch Änderungen der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste, neben der Grundregel einer öffentlichen Ausschreibung für öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene u. a. auch die Möglichkeit der Direktvergabe basierend auf Leistungsparametern.

---

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

Die Arbeitsgruppe „Legislativvorschläge“ der IRG-Rail hat unter dem gemeinsamen Vorsitz der Bundesnetzagentur und der britischen Regulierungsbehörde ORR den gesamten Legislativprozess zum Vierten Eisenbahnpaket seit 2013 mit insgesamt acht Stellungnahmen zu den in Rede stehenden Themenkomplexen in den verschiedenen Stadien des Prozesses begleitet, zuletzt mit einem Positionspapier zu den Trilogverhandlungen vom April 2016, in dem die IRG-Rail Mitglieder erneut die Bedeutung von Wettbewerb, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit betonen, die durch starke und unabhängige Regulierung gesichert werden müssten. Nach formaler Verabschiedung des Vierten Eisenbahnpakets wird der Fokus der Tätigkeiten der Arbeitsgruppe auf eine konsistente Umsetzung und Anwendung der regulatorischen Vorgaben in der EU gerichtet, sowie der Einbringung der regulatorischen Expertise in zu künftigen Durchführungsrechtsakten.

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 wurde im Jahr 2016 der stetige Erfahrungs- und Informationsaustausch weiterhin gepflegt. Insbesondere beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit der Aktualisierung des Überblicks über die Entgeltberechnungsprinzipien für das Mindestzugangspaket innerhalb Europas. Hier erfolgte die dritte 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 tiefere Analyse der bestehenden Entgeltberechnungsprinzipien in diesen geführt.

Zudem hat die Arbeitsgruppe zwei weitere Papiere veröffentlicht. Sie hat einen Überblick zu Berechnungsmethoden der direkten Kosten des Zugbetriebs erstellt sowie ein Papier zu Vorgehensweisen bei der Bestimmung von Marktsegmenten und Aufschlägen fertiggestellt. Alle Dokumente können auf der Homepage der IRG-Rail abgerufen werden.[5]

Die in 2015 im Rahmen der Arbeitsgruppe Entgelte eingerichtete Unterarbeitsgruppe zur „Entgelte Serviceeinrichtungen“, die sich ausschließlich mit den Entgeltberechnungsprinzipien für Serviceeinrichtungen befasst, hat im Berichtsjahr einen ersten Überblick über die Entgeltberechnungsprinzipien in Personenbahnhöfen in Europa veröffentlicht. Dieses Papier dient einem ersten Überblick über die in den Mitgliedstaaten vorhandenen Entgeltberechnungsprinzipien für Serviceeinrichtungen und der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses der Bestimmungen der EU-Richtlinie 2012/34/EU im Bereich der Entgeltbildung in Serviceeinrichtungen.

In der Arbeitsgruppe „Entgelte“ sowie der Untergruppe „Entgelte Serviceeinrichtungen“ war die Bundesnetzagentur aktiv an der Erstellung von Arbeitspapieren beteiligt.

2. Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden

Seit der Verabschiedung des Recast im Jahr 2013[6] 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-

[5] http://www.irg-rail.eu/public-documents/2016/

[6] http://www.irg-rail.eu/public-documents/2016/

Kommission führt den Vorsitz dieses Netzwerkes. Die Bundesnetzagentur hat sich im Jahr 2016 in die Tätigkeit dieses Netzwerks mit ihrem Sachverstand aktiv eingebracht und regelmäßig am Informations- und Erfahrungsaustausch teilgenommen.

In insgesamt drei Zusammentreffen in Wien und Brüssel fand 2016 in erster Linie ein Erfahrungs- und Informationsaustausch zur Entscheidungspraxis der EU Regulierungsbehörden, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des sogleich näher beschriebenen „Recast", des Vierten 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 Wien berichtete das Bundeskartellamt über ihr Missbrauchsverfahren wegen Verdachts auf Behinderung des Wettbewerbs beim Vertrieb von Fahrkarten gegen die Deutsche Bahn AG, die italienische Regulierungsbehörde zu ihren Beschluss zu nationalen Kriterien für die Ermittlung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur des italienischen Infrastrukturbetreibers „Rete Ferroviaria Italiana" (RFI) und der britische Regulierer zu einer Zugangsentscheidung auf der Main Coast Line zwischen London und Edinburgh. Zudem berichtete der schwedische Regulierer über ein Verfahren wegen konfligierender Trassenanmeldungen aufgrund von Baumaßnahmen. Zwischen der ersten und der zweiten ENRRB-Plenarsitzung fand im Oktober 2016 in Paris ein ENRRB-Entgeltworkshop statt. Dabei vertiefte der italienische Regulierer seine Darstellungen zur Prüfung des Trassenpreissystems hinsichtlich der Festlegung von Marktsegmenten und Aufschlägen und der Vorsitzende der IRG-Rail Arbeitsgruppe „Entgelte" berichtete zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppe hinsichtlich der Bestimmung von direkten Kosten. Im Rahmen der zweiten ENRRB-Plenarsitzung im Dezember 2016 in Brüssel berichtete die Schienen-Control GmbH, die österreichische Regulierungsbehörde, über den Fortgang ihres Verfahrens zu einem neuen Trassenpreissystem des Infrastrukturbetreibers ÖBB. Auch der Zugang zu bzw. der Umfang von Dienstleistungen in Häfen wurde thematisiert. Zudem stand ein Erfahrungsaustausch zur Zusammenarbeit mit Sicherheits- und Wettbewerbsbehörden sowie der Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission auf der Tagesordnung. Des Weiteren wurde der Aspekt der Lademaßüberschreitungen bzw. des Lichtraumprofils bei Güterverkehren seitens der EU-Kommission angesprochen. Hier scheint es in manchen Mitgliedsstaaten insbesondere bei Verkehren, die von der Straße auf die Schiene wechseln, Einschränkungen zu geben.

Auf Initiative der Kommission fanden im Jahr 2016 zwei weitere Foren zwischen Regulierungsbehörden und den europäischen Infrastrukturbetreibern, die „Europäische Kommission- ENRRB-PRIME (Plattform of Rail Infrastructure Managers in Europe, d. h. Zusammenschluss Europäischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber)", statt. Durch solch regelmäßige Treffen von Kommission, Regulierungsbehörden und Infrastrukturbetreibern soll die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten verbessert werden. Das erste Treffen des Jahres 2016 fand in Wien gemeinsam mit der RNE, Rail Net Europe, einer Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber, statt. RNE stellt in diesem Rahmen Projekte vor, die mit Hilfe der Europäischen Kommission initiiert wurden. Dazu zählt ein Projekt zum Redesign einer internationalen Fahrplanerstellung sowie zu PCS, dem Path Coordination System, welches der internationalen Koordination von Trassenangebot und -nachfrage dient. Ebenso wurde die Abstimmung zwischen nationalen Schienennetznutzungsbedingungen und dem Corridor Information Document, ein Informationsdokument zu Zugangsbedingungen im Rahmen der Bestellung internationaler Trassen, thematisiert.

3. Bilaterale Zusammenarbeit

Neben dem Engagement der Bundesnetzagentur in internationalen Gremien und Arbeitsgruppen konnten im Jahr 2016 erneut Besuchsdelegationen zu bilateralen Gesprächen in Bonn begrüßt werden. So erhielt die Bundesnetzagentur beispielsweise Besuch einer brasilianischen Delegation und hochrangiger Vertreter, der für Eisenbahnregulierung zuständigen Behörden aus der Ukraine und aus Singapur.

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, welche 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 wiederholte sich in 2015 und in 2016, so dass die vorkonstruierten Trassen seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2016 genutzt werden können. Die einzige Anlaufstelle, der sogenannten „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 2017 hatte der Korridor 1 – wie auch bereits in 2015 und 2016 - eine sehr hohe 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[7] geregelt, die das Vorgehen im Falle von Beschwerden bspw. bei der Vergabe von vorkonstruierten Trassen regelt. Bisher gab es keinerlei Beschwerden von Zugangsberechtigten.

Wie auch in 2015 fanden auf Initiative der Bundesnetzagentur im Jahr 2016 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. Darüber

[7] http://www.irg-rail.eu/public-documents/2016/

hinaus fanden auch Gespräche zum Erfahrungsaustausch mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und Eisenbahnverkehrsunternehmen statt.

Die Bundesnetzagentur koordiniert die Aktivitäten der Regulierungsbehörden und nimmt stellvertretend an den Sitzungen des Exekutivrats (Vertreter der Mitgliedstaaten) teil. Im Jahr 2016 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 trotz vieler Konflikte 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 8 wird ebenfalls von der Bundesnetzagentur wahrgenommen.

Mitte des Jahres 2016 hat die Europäische Kommission eine öffentliche Konsultation über die Entwicklung der Eisenbahn bzw. den Bereich der nachhaltigen Mobilität gestartet um die Standpunkte und Belange der Betroffenen Bereiche zusammenzufassen und einzubeziehen. An der fragebogenbasierten Erhebung konnten sowohl fach- als auch nichtfachkundige Personen und Institutionen teilnehmen. Die IRG-Rail Gruppe für die Zugangsregulierung hat auch an der Befragung teilgenommen und so die Fragen für die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr gemeinsamen bewertet und ihre Vorschläge gebündelt mitgeteilt.

III Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur, Ausblick

Die Bundesnetzagentur wird sich im Jahr 2017 im Rahmen der Umsetzung des neuen Rechtsrahmens mit Befreiungstatbeständen und Entflechtungsvorschriften nach dem ERegG befassen. Sie wird im Bereich der Wartungseinrichtungen eine Marktabgrenzung vornehmen und eine Marktkonsultation durchführen.

Die Bundesnetzagentur wird eine Prüfung der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zum Gelegenheitsverkehr in den SNB der DB Netz AG vornehmen.

Die Bundesnetzagentur wird das Ausgangsniveau der Gesamtkosten der Betreiber der Schienenwege für die erste Regulierungsperiode festlegen und die Entgeltobergrenze für eine Netzfahrplanperiode ermitteln.

Auf internationaler Ebene steht die aktive Teilnahme in den entsprechenden Arbeitsgruppen der IRG-Rail an. Die Bundesnetzagentur wird für noch anstehende Themen betreffend der Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission das Rechtssetzungsverfahren begleiten und dabei ihre Erfahrungen aus der Regulierungspraxis einbringen.

A Rolle und Organisation der Bundesnetzagentur

1. Aufgaben und Struktur der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur wurde zum 1. Januar 1998 als selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (derzeit: Energie) (BMWi) zunächst als Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) errichtet. Sie entstand aus der Überleitung von Aufgabenbereichen aus dem ehemaligen Bundesministerium für Post und Telekommunikation sowie dem ehemaligen Bundesamt für Post und Telekommunikation. Mit der Übernahme der Aufgaben aus dem Energiewirtschaftsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz wurde die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post im Jahr 2005 in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen umbenannt.

Die Bundesnetzagentur hat in erster Linie den Auftrag, durch Regulierung in den Bereichen Energie, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen den Wettbewerb zu fördern und einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten. Neben den Regulierungsmaßnahmen im Energiebereich ist die Bundesnetzagentur im Zuge der Energiewende zudem als bundesweite Planungsbehörde für den Ausbau von länderübergreifenden und grenzüberschreitenden Elektrizitätsübertragungsleitungen zuständig. In den Bereichen Telekommunikation und Post achtet sie auf flächendeckende, angemessene sowie ausreichende Dienstleistungen und schafft auf der Basis verschiedener Fachgesetze und Verordnungen Regelungen für die Nutzung von Frequenzen und Rufnummern. Die Bundesnetzagentur ist zudem zuständige Behörde nach dem Signaturgesetz.

Die Aufgaben der Bundesnetzagentur sind vielschichtig und breit gefächert. Sie reichen von Verfahren mit gerichtsähnlichen Prozessabläufen im Bereich der Regulierung, der Erfüllung von zahlreichen Berichtspflichten, den Aufgaben einer Planungsbehörde, der Wahrnehmung von Aufgaben des Verbraucherschutzes und der Verbraucherinformation in den regulierten Bereichen bis hin zur bundesweiten Aufklärung und Bearbeitung von Frequenzstörungen.

Die Bundesnetzagentur gliedert sich nach dem Leitungsbereich in Beschlusskammern und Abteilungen. In bestimmten Fällen entscheidet die Präsidentenkammer; insbesondere im Vergabeverfahren bei knappen Frequenzen sowie bei der Auferlegung von Universaldienstverpflichtungen. Ihr obliegt zudem die Entscheidung darüber, welche Märkte im Bereich der Telekommunikation einer Regulierung unterliegen und welche Unternehmen in solchen Märkten über eine beträchtliche Marktmacht verfügen. Auf der Grundlage dieser Festlegungen entscheiden dann die zuständigen Beschlusskammern, welche regulatorischen Maßnahmen gegenüber Unternehmen mit beträchtlicher Marktmacht ergriffen werden. So werden Entscheidungen über die konkrete Ausgestaltung von Verpflichtungen getroffen, etwa im Bereich der Netzzugangsbedingungen sowie im Rahmen der Ex-ante- oder Ex-post-Kontrolle von Entgelten. Auf dem Gebiet des Postwesens konzentrieren sich die Tätigkeiten der Beschlusskammer auf die Entgeltgenehmigung (Ex-ante und Ex-post) sowie auf die Missbrauchsaufsicht einschließlich der Regulierung der Zugänge zum Postnetz. Im Energiebereich sind den Beschlusskammern durch das EnWG die Entscheidungen übertragen, die sich auf die Strom- und Gasnetzen und der Netzentgelte beziehen.

Die Abteilungen nehmen Fachaufgaben und zentrale Verwaltungsaufgaben wahr. Dazu zählen u. a. ökonomische und rechtliche Grundsatzfragen in den verschiedenen Regulierungsbereichen und deren internationale Koordination sowie technische Fragen zu Frequenzen, Normung, Nummerierung und zur öffentlichen Sicherheit. Bei der Entwicklung neuer Netzgenerationen und neuer Funksysteme wirkt die Bundesnetzagentur in internationalen Gremien zur Standardisierung mit.

Im Energiesektor sind durch die Netzentwicklungsplanung Strom und Gas, der 2013 neu eingerichteten Markttransparenzstelle für den Großhandel mit Strom und Gas und der staatlichen Aufsicht bei der Gewährleistung der Versorgungssicherheit wichtige Marktaufsichtsaufgaben übertragen worden. Eine wichtige Funktion der Abteilungen liegt in der fachlichen Unterstützung der Beschlusskammern.

Die Aufgaben der Bundesnetzagentur haben durchweg einen starken internationalen Bezug. Insbesondere die Abstimmung auf europäischer Ebene bildet für die Bundesnetzagentur stets einen sehr wichtigen Aufgabenschwerpunkt bei ihrer Regulierungstätigkeit. Insofern werden die internationalen Aufgaben stärker gebündelt und schwerpunktmäßig innerhalb einer Abteilung bearbeitet.

Wesentliche Aufgaben im Telekommunikationsbereich sind insbesondere die zentralen Entscheidungen und Festlegungen der Bundesnetzagentur, die dazu beitragen, Investitionen, Innovationen und Wettbewerb zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger voranzutreiben. Unter dem Stichwort Industrie 4.0 werden Vorschläge zur Förderung der Digitalisierung und Vernetzung in wichtigen Zukunftsbereichen erarbeitet. Wirtschaftliche Chancen der Digitalisierung und Vernetzung werden im Hinblick auf Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaft bewertet.

Auch der Verbraucherschutz im Telekommunikationsbereich steht weiterhin im Mittelpunkt. Zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher wird daher insbesondere den Problemen nachgegangen, die einem reibungslosen Anbieterwechsel entgegenstehen. Außerdem werden nach wie vor intensiv Maßnahmen zur Missbrauchsbekämpfung bei der rechtswidrigen Nutzung von Rufnummern ergriffen sowie Wettbewerbsverstöße und unerlaubte Telefonwerbung verfolgt. Zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher verhindert die Bundesnetzagentur außerdem rechtswidrige Abrechnungen von Warteschleifen. Ferner stellt die Transparenz von Endkundenverträgen insbesondere im Hinblick auf die darin in Aussicht gestellte Bandbreite einen Arbeitsschwerpunkt dar. Eine weitere Aufgabe ist die Bereitstellung einer Standortdatenbank für ortsfeste Sendeanlagen ab einer bestimmten Leistung. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher sind zudem die Funkstörungsbearbeitung, das Schlichtungsverfahren nach § 47a TKG bzw. § 10 PDLV und der allgemeine Verbraucherservice von erheblicher Bedeutung. Nach dem siebten Teil des TKG leistet die Bundesnetzagentur einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit. Diese Aufgaben umfassen u. a. die Kontrolle der technischen Schutzmaßnahmen bei kritischer TK-Infrastruktur, den Schutz personenbezogener Daten und des Fernmeldegeheimnisses, die technische Umsetzung von Überwachungsmaßnahmen sowie die Durchführung und sichere Gewährleistung der Auskunftsverfahren.

Im Energiebereich ist es die Aufgabe der Bundesnetzagentur, die Voraussetzungen für den funktionierenden Wettbewerb auf den Elektrizitäts- und Gasmärkten zu schaffen und zu sichern. Dies geschieht insbesondere durch die Entflechtung und Regulierung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Energienetzen einschließlich der Entgeltregulierung. Der im Zuge der Energiewende 2011 gesetzlich beschlossene Ausstieg aus der Kernenergie und der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien erfordern zudem staatliche Maßnahmen in Bezug auf die verschiedenen Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer. Dies betrifft etwa die Überwachung der Großhandelsmärkte für Strom und Gas, die Überprüfung des EEG-Wälzungsmechanismus,

die Registrierung von Photovoltaik-Anlagen zur Bestimmung der Degression der EEG-Vergütungssätze und notwendige Eingriffe zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit, z. B. bei Stilllegungsvorhaben systemrelevanter Kraftwerke. Letztere Aufgabe ist gesetzlich bis 2017 befristet. Daneben beobachtet die Bundesnetzagentur die Entwicklung der vorgelagerten Erzeugungs- bzw. Importmärkte sowie die der Endkundenmärkte.

Eine zentrale Aufgabe im Rahmen der Energiewende ist der zügige und umfassende Ausbau der Elektrizitätsübertragungsnetze. Hierzu wurden der Bundesnetzagentur umfassende Kompetenzen im Bereich der Netzentwicklungsplanung sowie der Zulassung von Netzausbaumaßnahmen übertragen. Die Zulassung umfasst dabei die Durchführung der Bundesfachplanung für länderübergreifende und grenzüberschreitende Höchstspannungsleitungen und seit 2013 auch deren Planfeststellung. Im Zuge der Netzentwicklungsplanung wurden für den Bundesgesetzgeber wichtige Entscheidungsgrundlagen zur Feststellung des energiewirtschaftlich notwendigen und vordringlichen Ausbaubedarfs vorbereitet. Auf Grundlage des 2013 gesetzlich beschlossenen Bundesbedarfsplans erfolgen sodann die Planungsverfahren für länderübergreifende und grenzüberschreitende Höchstspannungsleitungen im Rahmen der Bundesfachplanung und der darauf aufsetzenden Planfeststellung. Im Rahmen des gesetzlich angelegten Planungsprozesses wird die Netzentwicklungsplanung unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen ständig fortgeschrieben. Gegenstand dabei ist auch die Netzplanung und -anbindung im Offshore-Bereich.

Im Bereich Eisenbahnregulierung überwacht die Bundesnetzagentur die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Eine wesentliche Aufgabe ist dabei, die diskriminierungsfreie Benutzung von Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere Zugangsberechtigte sicherzustellen. Die Eisenbahninfrastruktur umfasst hierbei Infrastruktur und Dienstleistungen sowohl bei Schienenwegen als auch bei Serviceeinrichtungen (z. B. Bahnhöfe oder Güterterminals). Die Entgeltregulierung umfasst die Prüfung von Höhe und Struktur der Wegeentgelte und der sonstigen Entgelte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben ist für die Bundesnetzagentur auch eine Präsenz in der Fläche unabdingbar. Um hier ein einheitliches Auftreten zu gewährleisten, werden die Außenstellen, mit deren Hilfe der regionale Kontakt zu den Verbraucherinnen und Verbrauchern und der Industrie sichergestellt wird, zentral von einer Abteilung betreut und koordiniert.

Die Aufgaben der Außenstellen liegen vor allem im technischen Bereich. Sie informieren z. B. über die Regelungen des TKG, über die Vorschriften zur elektromagnetischen Umweltverträglichkeit und über das EMVG. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Zuteilung von Frequenzen, z. B. für Betriebsfunkanlagen, die Erteilung von Standortbescheinigungen und die Entnahme von Geräten im Rahmen der Marktüberwachung. Weitere wichtige Aufgaben sind die Aufklärung und Bearbeitung von Funkstörungen mit hochentwickelten Messgeräten, die Überwachung der Einhaltung von Vorschriften sowie Prüf- und Messtätigkeiten im Rahmen des TKG und des EMVG.

An verschiedenen Standorten im Außenstellenbereich werden zudem weitere Ausführungsaufgaben wahrgenommen. Dies betrifft insbesondere Tätigkeiten in den Bereichen Nummernverwaltung, Rufnummernmissbrauch, Cold Calls, Verbraucherschutz und -information, die Registrierung von Photovoltaikanlagen sowie die Registrierung von Eisenbahninfrastruktur. Darüber hinaus werden dort einige ausführende Aufgaben aus dem Bereich der Personalverwaltung für andere Behörden und Einrichtungen überwiegend aus dem Geschäftsbereich des BMWi wahrgenommen.

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 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 verbleiben 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 in der Fassung bis zum 1. September 2016, die bis zu diesem Zeitpunkt auch durch die Regelungen der EIBV ergänzt wurde sowie dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), das am 2. September 2016 in Kraft getreten ist. Die Bundesnetzagentur wacht über die Einhaltung der Zugangsvorschriften zur Eisenbahninfrastruktur, insbesondere hinsichtlich der Erstellung des Netzfahrplans, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen.

Seit Inkrafttreten des ERegG ist die Bundesnetzagentur zudem für die Überwachung der Entflechtungsvorschriften zuständig. In der Bundesnetzagentur nehmen die Abteilung 7 und die auf Grund des ERegG neu eingerichtete Beschlusskammer 10 die Aufgaben der Eisenbahnregulierung wahr.

Die Beschlusskammer 10 ist zuständig für alle wesentlichen Entscheidungen, die von der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnregulierung zu treffen sind. Die Entscheidungen der Beschlusskammer ergehen in einem gerichtsähnlichem Verfahren nach gründlicher Abwägung aller relevanten Aspekte. Dies beinhaltet in der Regel eine öffentliche mündliche Verhandlung unter Beteiligung des Marktes.

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. Seit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes unterstützt Referat 701 die Beschlusskammer 10 bei der Vorbereitung von Entscheidungen zu Befreiungen und im Bereich der Entflechtung.

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 der Marktbeobachtung und Statistik 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 in der Fassung bis zum 1. September 2016 und § 72 ERegG ab dem 2. September 2016) oder wenn wegen betrieblich-technischer Regelungen Schwierigkeiten beim Netzzugang bestehen (§ 14c AEG in der Fassung bis zum 1 September 2016). 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 in der Fassung bis zum 1. September 2016, danach Anlage 2 Nr. 2 bis 4 ERegG).

Das Referat 705 unterstützt die Beschlusskammer 10 bei der Überprüfung der Einhaltung der Entgeltmaßstäbe und Entgeltgrundsätze, die sich aus dem ERegG ergeben. Des Weiteren werden die Veröffentlichung aller Listen der Entgelte und die Struktur und Höhe der Entgelte anhand von Einzelkostennachweisen überprüft. Referat 705 wirkt an der Prüfung rechtlich-ökonomischer Fragestellungen und Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Entgelten für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen mit. Außerdem ist es federführend für die Beantwortung von internen und externen Anfragen mit Entgeltbezug im Eisenbahnbereich verantwortlich.

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. Den Vorsitz hatte in der ersten Jahreshälfte des Berichtsjahres die brandenburgische Verkehrsministerin Kathrin Schneider inne. Danach erfolgte die turnusmäßige Neuwahl des Vorsitzes, den der Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann übernahm. Kathrin Schneider wurde zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

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. Auf Grund des Eisenbahnregulierungsgesetzes, das am 2. September 2016 in Kraft getreten ist, hat sich das Aufgabenspektrum des Eisenbahninfrastrukturbeirates erweitert. Unter anderem ist das Gremium nun vor Erlass von grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt anzuhören und ist berechtigt, gegenüber dem Beirat bei der Bundesnetzagentur Stellung zu nehmen zum Vorschlag für die Besetzung der Leitung der Bundesnetzagentur. Davon hat der Eisenbahninfrastrukturbeirat in seiner Sitzung am 28. November 2016 Gebrauch gemacht.

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat im Jahr 2016 fünf Mal getagt. Im Mittelpunkt seiner Beratungen stand das bestehende und künftige Trassenpreissystem der DB Netz AG, das von der Bundesnetzagentur nunmehr auf Grund der neuen Rechtslage zu genehmigen ist. Auch hat sich der Eisenbahninfrastrukturbeirat mit Lösungsansätzen befasst, baubedingte Streckensperrungen künftig besser zu managen.

B Ausblick 2017

1. Grundsatzfragen

1.1 Umsetzung des neuen Rechtsrahmens

Seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes entscheidet die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich wie in den anderen regulierten Sektoren durch Beschlusskammern. Die Bundesnetzagentur hat deshalb die Beschlusskammer 10 eingerichtet. Von der Beschlusskammerzuständigkeit ausgenommen sind ausschließlich die Marktüberwachung und die Gebührenerhebung. Die Beschlusskammer 10 wird im Jahr 2017 neben der Zugangs- und Entgeltregulierung insbesondere auch mit Befreiungsanträgen und Entflechtung befasst sein.

1.2 Befreiungsanträge

Betreiber der Schienenwege, Betreiber von Serviceeinrichtungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich auf Antrag von bestimmten Vorgaben der Regulierung befreien lassen. Eine Befreiung ist möglich, wenn die Unternehmen gesetzlich definierte Voraussetzungen erfüllen, wenn z. B. die von ihnen betriebene Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung ist.

1.3 Entflechtung

Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz ist die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung der Entflechtungsvorschriften vom Eisenbahn-Bundesamt auf die Bundesnetzagentur übergegangen. Die Bundesnetzagentur wird den Eisenbahnmarkt beobachten und im Einzelfall entscheiden.

2. Wartungseinrichtungen

Gemäß § 65 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes überprüft die Bundesnetzagentur erstmals den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs im Wirtschaftsbereich der Wartungseinrichtungen. Sie wird eine Marktabgrenzung vornehmen und hierzu eine Konsultation durchführen.

3. Zugangsregulierung

3.1 Planung und Durchführung von Baumaßnahmen

Vermehrte Bautätigkeiten der DB Netz AG führen dazu, dass sich Zugangsberechtigte für Verbesserungen über die Art und Weise der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen aussprechen. Erschwerniskosten für die Zugangsberechtigten etwa in Form höherer Materialkosten (z. B. höhere Energiekosten in Folge von Umleitungen) oder erhöhter Personalkosten (z. B. Einsatz weiterer Triebfahrzeugführer), nehmen mit der Anzahl der Baumaßnahmen zu und stellen nach Auskunft der Eisenbahnverkehrsunternehmen hohe wirtschaftliche Belastungen dar. Die Bundesnetzagentur wird die Prozessabläufe bei Baumaßnahmen der DB Netz AG und Verbesserungspotentiale bei der Planung und Durchführung der Zugverkehre während der Baumaßnahmen prüfen.

3.2 Gewährleistung der personellen Besetzung von Betriebsstellen

Die Bundesnetzagentur beabsichtigt, die Gewährleistung der personellen Besetzung von Betriebsstellen gezielt zu betrachten. Lösungen sollen gemeinsam mit der DB Netz AG erarbeitet werden, um zu verhindern, dass zeitweise Nichtbesetzungen von Betriebsstellen zu Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs sowie des Netzzugangs zu führen.

3.3 Prüfung der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zum Gelegenheitsverkehr in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG

Die Bundesnetzagentur beabsichtigt, die Umsetzung der durch das Eisenbahnregulierungsgesetz zum Teil veränderten gesetzlichen Vorgaben zum Gelegenheitsverkehr durch die DB Netz AG in deren Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu untersuchen und damit auch mehr Transparenz für die Zugangsberechtigten zu schaffen. Anbieter von Schienengüterverkehrsdiensten sind eine große Nutzergruppe von Gelegenheitsverkehren, denn sie bedienen kurzfristig auftretende Nachfrage nach Transportleistungen. Untersucht werden sollen insbesondere die Regelungen über Anträge, deren Bearbeitung besonders aufwändig ist, die Verfahrensweise zur Bereitstellung von Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven und deren Qualität sowie ein Verfahren zur Prüfung des Erfordernisses, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellen Netzfahrplans vorzuhalten.

3.4 Verbesserung der Qualität und Beschreibung der Leistungen an Personenbahnhöfen

Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht vor, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen sogenannte Anreizsysteme einzurichten haben. Ziel ist es, monetäre Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit u. a. an Personenbahnhöfen zu setzen. Diese Verpflichtung richtet sich sowohl an die Bahnhofsbetreiber als auch an die Zugangsberechtigten. Darüber hinaus sind die Betreiber von Serviceeinrichtungen nun auch verpflichtet, die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen hinsichtlich der Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit in den Nutzungsbedingungen verbindlich zu beschreiben. Die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse aus der mit repräsentativen Marktteilnehmern besetzten Arbeitsgruppe steht an. Die Bundesnetzagentur wird auch die verbindliche Darstellung in den Nutzungsbedingungen mit den Regelungen des neuen Rechts vorantreiben.

3.5 Schutz des Gelegenheitsverkehrs in Serviceeinrichtungen

Das Spannungsfeld zwischen Planungssicherheit für die Zugangsberechtigten, Minimierung des Auslastungsrisikos bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen und dem steigenden Bedarf an Nutzungen im Gelegenheitsverkehr ist eine Herausforderungen für jeden Betreiber einer Serviceeinrichtung. Die Bundesnetzagentur sieht eine entscheidende Aufgabe der Betreiber von Serviceeinrichtungen darin, die Kapazität in den Serviceeinrichtungen so zu planen und zu vergeben, dass sie dem Bedarf der relevanten Zugangsberechtigten gerecht wird. Insbesondere in Bereichen mit Kapazitätsengpässen steht sie langfristigen Nutzungsverträgen kritisch gegenüber, wenn bekannte oder realistisch zu erwartende Gelegenheitsverkehre dadurch keine Nutzungschancen erhalten. Die Bundesnetzagentur wird das Thema unter Berücksichtigung der verschiedenen berechtigten Belange prüfen. Soweit dies erforderlich ist, wird sie auf Betreiber von Serviceeinrichtungen mit dem Ziel der Weiterentwicklung ihres Zuweisungssystems zugehen. Die Einbindung des Marktes für die Entwicklung von Lösungsansätzen ist geplant.

3.6 Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen

Bisher wurden Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen nicht nach einem einheitlichen System geplant und abgestimmt. Dies liegt u. a. an den großen Unterschieden der einzelnen Serviceeinrichtungen. Zurzeit mehren sich im Markt die Forderungen nach Verbesserungen bei der Planung und Abstimmung sowie nach Vereinheitlichung der Informationspolitik hinsichtlich der Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen. Die Bundesnetzagentur wird diese Aspekte unter Einbeziehung des Marktes analysieren, um angemessene Lösungsansätze auszuarbeiten.

4. Entgeltregulierung

4.1 Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten für die erste Regulierungsperiode

Durch das im September 2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz sind für Betreiber der Schienenwege, mit Ausnahme derer, die von der Anwendung der Vorschriften zur Anreizsetzung ausgenommen sind oder von ihnen befreit wurden, die jeweiligen Ausgangsniveaus der Gesamtkosten festzulegen. Da die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten erstmalig stattfindet, wird die Konzeption und Durchführung der Prüfung breiten Raum in der Eisenbahnentgeltregulierung einnehmen. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Feststellung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten als Grundlage für die weiteren Entgeltverfahren im Laufe der Netzfahrplanperiode dient, sind diese Verfahren für eine angemessene Regulierung von entscheidender Bedeutung. Hierbei liegt wegen der Bedeutung für den Markt ein besonderes Interesse auf der Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten der DB Netz AG.

4.2 Ermittlung der Entgeltobergrenze

Erstmalig wird im Jahr 2017 bei der Eisenbahnentgeltregulierung eine Entgeltobergrenze für jeweils eine Netzfahrplanperiode ermittelt. Im Anschluss an die Ermittlung der Entgeltobergrenze kann die Bundesnetzagentur auf Antrag des betroffenen Betreiber der Schienenwege oder von Amts wegen prüfen, ob der errechnete Wert für den Betreiber tatsächlich erreichbar ist und nimmt Anpassungen vor, falls dies nicht der Fall sein sollte. Aufgrund der erstmaligen Ermittlung der Obergrenze und der mit ihr verbundenen eventuellen Anpassungen wird die Konzeption dieser Prüfungen eine für die kommenden Jahre zentrale Rolle in der Entgeltregulierung spielen.

4.3 Abschluss der Prüfung der Stationspreishöhen der DB Station&Service AG

Die Bundesnetzagentur plant, die 2016 begonnene Prüfung der Entgelthöhen des „Stationspreissystems“ der DB Station & Service AG abzuschließen. Durch das Verfahren soll u. a. das Kostenausgangsniveau für die Kalkulation der Stationspreise ermittelt werden. Die im Verfahren gemachten Feststellungen werden die Basis für kommende Entgeltgenehmigungsverfahren bilden.

5. Internationale Angelegenheiten

5.1 Independent Regulators’ Group – Rail

Die Arbeitsgruppen der Independent Regulators‘ Group – Rail (IRG-Rail) werden Positionspapiere, Berichte und Stellungnahmen zu entscheidenden europäischen Eisenbahnthemen in den Bereichen des Zugangs, der Güterverkehrskorridore, der Entgelte, der Marktbeobachtung sowie der Legislativvorhaben erarbeiten. Diese dienen als Grundlage und Beitrag für Verhandlungen auf europäischer Ebene, sowohl mit Blick auf den Austausch zwischen den europäischen Institutionen als auch mit anderen Interessengruppen. Die IRG-Rail

bleibt ein wichtiger Ansprechpartner, um zur Harmonisierung und konsistenten Regulierung im europäischen Eisenbahnmarkt beizutragen.

Die Marktbeobachtung in den Mitgliedsländern der IRG-Rail, deren Ergebnisse im jährlich erscheinenden „Market Monitoring Report" erscheinen, wird fortgesetzt. Ferner stehen die Erstellung einer vergleichenden Übersicht der Finanzierungsstrukturen der nationalen Infrastrukturbetreiber und die Unterstützung bei den von der Europäischen Kommission vorgesehenen Durchführungs- und delegierten Rechtsakte an.

Bei der Errichtung und Überwachung der Güterverkehrskorridore werden die Bundesnetzagentur und die anderen Mitglieder der IRG-Rail weiterhin eng zusammenarbeiten. Auf der Basis der Erklärung der IRG-Rail in Rotterdam im Rahmen der TenT-Days der Europäischen Kommission soll der Austausch mit den Beteiligten der Korridore verstärkt werden.

Die IRG-Rail wird sich in Arbeitstreffen und Workshops über Erfahrungen und Informationen austauschen, um zur Identifizierung und Entwicklung bewährter Praktiken bei der Verbesserung der Bedingungen für grenzüberschreitende Zugverkehre und die notwendige grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden beizutragen.

5.2 Europäisches Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden

Die noch nicht verabschiedeten Durchführungsrechtsakte stehen neben einem intensiven Austausch zu Regulierungspraktiken auf dem Arbeitsprogramm des Europäischen Netzwerkes der Eisenbahnregulierungsbehörden (European Network Rail Regulatory Bodies, ENRRB) für das Jahr 2017. Nach einer Diskussion der Entwürfe der Rechtsakte, werden diese dem Komitologieausschuss des Eisenbahnbereichs (Single European Railway Area Committee, SERAC) vorgelegt. Die Kooperation der Europäischen Kommission, des ENRRB und der Interessengruppe PRIME (Platform for European Rail Infrastructure Managers) wird 2017 die Themen „Marktsegmente und Aufschläge" und „Korridore" untersuchen und fortentwickeln. Die Bundesnetzagentur wird sich aktiv in allen Bereichen des ENRRB beteiligen.

5.3 Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission

Die Richtlinie 2012/34/EU hat der Europäischen Kommission Befugnisse zum Erlass von Durchführungsrechtsakten eingeräumt, insbesondere Regelungen zu treffen und Verfahren zu konkretisieren. Zu Rahmenverträgen hat die Europäische Kommission eine Durchführungsverordnung erlassen, die 2016 in Kraft getreten ist. Sie plant Durchführungsrechtsakte zum Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen sowie zur Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS), außerdem einen delegierten Rechtsakt zur Änderung des Anhangs VII der Richtlinie (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens). Die Bundesnetzagentur wird für die noch anstehenden Themen das Rechtssetzungsverfahren begleiten und dabei ihre Erfahrungen aus der Regulierungspraxis einbringen.

5.4 Europäischer Rechtsrahmen

Die Bundesnetzagentur wird sich in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie im Rahmen der Arbeitsgruppen von IRG-Rail weiterhin aktiv an den Initiativen zur Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens und deren Umsetzung beteiligen. Dabei steht 2017 die Umsetzung des Vierten Eisenbahnpaketes in nationales Recht bzw. vorbereitende Arbeiten hierzu an. Im Zentrum stehen die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und des Marktzugangs im Eisenbahnsektor sowie die Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte.

Das Vierte Eisenbahnpaket wurde im Dezember 2016 verabschiedet. Daher stehen in 2017 und 2018 seine Umsetzung in nationales Recht bzw. vorbereitende Arbeiten hierzu an. Im Zentrum stehen die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und des Marktzugangs im Eisenbahnsektor.

Einen weiteren wichtigen Themenkomplex wird die Weiterentwicklung und Verbesserung der Funktionsweise der transeuropäischen Güterverkehrskorridore darstellen. An den hierzu eingerichteten Expertengruppen wird die Bundesnetzagentur aktiv teilnehmen.

Schließlich ist für 2017 eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Arbeitsgruppe „Zugang“ der IRG-Rail (unter dem Vorsitz der Bundesnetzagentur) mit der European Union Agency for Railways (ERA) geplant, da die ERA neue Kompetenzen mit wachsendem Überschneidungspotential zu regulatorischen Fragestellungen erhalten hat.

Zusammenfassung

Der Wachstumstrend des Gesamtumsatzes im Eisenbahnmarkt setzt sich auch im Jahr 2015 fort. Die Verkehrsleistungen in den einzelnen Verkehrsdiensten stiegen zum Vorjahreszeitraum weiter an. Umsatz und Verkehrsleistungen erreichten neue Höchstwerte. Der Anteil der Wettbewerber am Umsatz konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um zwei Prozentpunkte von 19 auf 21 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 2018 der DB Netz AG durchgeführt.

Teil I Marktentwicklung

Der Umsatz im Eisenbahnmarkt ist im Jahr 2015 auf eine neue Höchstmarke von 19,2 Mrd. Euro gestiegen. Das stetige Wachstum der Vorjahre setzte sich damit fort. Den stärksten Umsatzanstieg verzeichnete erneut der Schienengüterverkehr von 5,0 Mrd. auf 5,2 Mrd. Euro. Auch der Umsatz im Schienenpersonennahverkehr ist leicht von 10,0 auf 10,1 Mrd. Euro gestiegen. Im Schienenpersonenfernverkehr gab es einen leichten Umsatzrückgang von 4,0 auf 3,9 Mrd. Euro (Kapitel I A 1 und I A 2). Im Zeitraum von 2011 bis 2015 wuchs der Umsatz des Eisenbahnverkehrsmarktes um etwa sechs Prozent.

Die Verkehrsleistung ist in allen Verkehrsdiensten gegenüber dem Vorjahreszeitraum angestiegen. Im Schienenpersonennahverkehr stieg die Anzahl der Personenkilometer und liegt im Jahr 2015 bei 55 Mrd. Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2015 auf 37 Mrd. Personenkilometer. Im Schienengüterverkehr konnte ein erneutes Wachstum von 115 Mrd. auf 121 Mrd. Tonnenkilometer beobachtet werden (Kapitel I A 3). Weiter gestiegen ist auch die Beschäftigung im Eisenbahnmarkt. Nachdem im Vorjahreszeitraum die Anzahl der Beschäftigten bei ca. 145.000 Vollzeitstellen lag, stieg sie in 2015 auf 147.000 Vollzeitstellen an. Von den Beschäftigten waren, wie im Vorjahreszeitraum 2014, 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 21 Prozent auf die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine weitere Steigerung. Im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber fünf Prozentpunkte an Anteilen hinzugewinnen. Auch im Schienenpersonennahverkehr stieg der Anteil der Wettbewerber am Umsatz und liegt nun bei 22 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 in Form von Entgelten, die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur anfallen, an Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiter. Die Summe der gezahlten Infrastrukturnutzungsentgelte belief sich in 2015 auf insgesamt 6,0 Mrd. Euro. Davon entfällt der größte Anteil mit gut 4,8 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 Jahr 2015 mit etwa 67 Prozent zum Umsatz aus Trassenentgelten bei, gefolgt vom Schienenpersonenfernverkehr knapp 18 Prozent und dem Schienengüterverkehr mit etwas mehr als 15 Prozent (Kapitel I D 1).

Die mittleren Trassenentgelte sind über die vergangenen Jahre kontinuierlich gestiegen. Gegenüber dem Jahr 2011 als Basisjahr, lag das mittlere Trassenentgelt in 2016 im Schienenpersonennahverkehr um rund 14 Prozent, im Schienengüterverkehr um rund 13 Prozent sowie im Schienenpersonenfernverkehr um rund 15 Prozent höher (Kapitel I D 2). Parallel zur Entwicklung der Trassenentgelte haben sich auch die Entgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen mit einer Steigerung von zehn Prozent gegenüber dem Jahr 2011 deutlich erhöht. Wie beim mittleren Trassenentgelt, liegt auch hier die Steigerung signifikant über denen der Vergleichsindizes (Kapitel I D 3).

Die wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. 54 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV erzielten ein positives

Betriebsergebnis gegenüber 57 Prozent im Geschäftsjahr 2014. Der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis im Schienengüterverkehr betrug im Berichtszeitraum 79 Prozent und erreichte nach einem Rückgang im Jahr 2014 im Jahr 2015 wieder das Niveau aus dem Geschäftsjahr 2013. Im Schienenpersonennahverkehr konnte nur gut die Hälfte der Unternehmen ein positives Betriebsergebnis aufweisen (Kapitel I D 6).

Teil II Tätigkeiten

Im Rahmen der elften Markterhebung versendete die Bundesnetzagentur Erhebungsbögen an mehr als 860 Unternehmen. Die Unternehmen übermittelten Informationen unter anderem zu Unternehmensgegenstand, Umsatz, Verkehrsleistungen, Infrastruktur und Serviceeinrichtungen für das Berichtsjahr 2015. Mit der Marktbeobachtung erlangt die Bundesnetzagentur umfassende Informationen über den Eisenbahnverkehrsmarkt. Die Ergebnisse werden unter anderem in den Publikationen "Jahresbericht" und "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 (Kapitel II A).

Die Bundesnetzagentur hat Eckpunkte zu verschiedenen Aspekten der Tatbestände aus § 2 ERegG entwickelt, welche den Regelungsgegenstand und Geltungsbereich beschreiben sowie Anforderungen an die Antragsteller darlegen. Im Einzelnen betraf dies die Ausnahmevorschrift des § 2 Abs. 3 ERegG, die Befreiungstatbestände für Schienenwege (§ 2 Abs. 7 ERegG) und für Serviceeinrichtungen (§ 2 Abs. 5 und Abs. 6 ERegG) sowie für Werksbahnen (§ 15 ERegG). Die Dokumente sollen den Antragstellern als Orientierungshilfe bei der Entscheidung über das Stellen eines Befreiungsantrags dienen und das Verwaltungsverfahren vereinfachen (Kapitel II B 1).

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 Oktober 2016 hat die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH die Bundesnetzagentur erstmals nach den Vorschriften des ERegG über ihre beabsichtigten Änderungen der SNB unterrichtet. Auf Grundlage der im November 2016 durchgeführten mündlichen Verhandlung hat die Bundesnetzagentur in drei Punkten von ihrem Ablehnungsrecht gemäß ERegG Gebrauch gemacht (Kapitel II C 2). Im Berichtszeitraum war die Bundesnetzagentur unter anderem auch in die Trassenzuweisung für den Netzfahrplan 2017 eingebunden. Da die der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorgelegten - beabsichtigten - Trassenvergabeentscheidungen eisenbahnrechtskonform waren, widersprach die Behörde nicht den beabsichtigten Trassenablehnungen (Kapitel II C 3.3).

Der Bundesnetzagentur wurden im Jahr 2016 von der DB Netz AG die von dem EIU beabsichtigten Änderungen der NBS zur gesetzlich vorgeschriebenen Vorabprüfung vorgelegt. Da die DB Netz AG das gesetzlich vorgesehene Stellungnahmeverfahren vor Inkrafttreten des ERegG eingeleitet hatte, richtete sich das Verfahren auf Grund der Übergangsvorschriften noch nach alter Rechtslage. Die Bundesnetzagentur hat den beabsichtigten Änderungen im ex-ante Verfahren nach AEG in der alten Fassung nicht widersprochen (Kapitel II D 2.1). In einem weiteren Verfahren wurde von der Eurokombi die beabsichtigen Änderungen von NBS sowie einer Entgeltliste für das Güterterminal zum Umschlag von Ladungen des kombinierten Verkehrs zur gesetzlich vorgeschriebenen Vorabprüfung vorgelegt. Die Bundesnetzagentur hat die beabsichtigen Änderungen nicht abgelehnt, so dass diese zum 1. Januar 2017 in Kraft getreten sind (Kapitel II D 2.3). Auch die

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH hat der Bundesnetzagentur ihre Infrastrukturbedingungen für Personenbahnhöfe zur Prüfung vorgelegt. Wesentliche Prüfungspunkte der Bundesnetzagentur waren die Informationspflicht bei Störungen, die Reisendeninformation und die Anpassung der Entgelthöhen (Kapitel II D 2.4).

Im Jahr 2016 hat die Bundesnetzagentur die Fortschritte der DB Netz AG bei der Umsetzung des Bescheides zum Trassenpreissystem 2011 begleitet. Die nun finalisierte Umsetzung der behördlichen Maßgaben erfüllt den Bescheid vom 20. August 2015 vollständig (Kapitel II E 2.1). In einem weiteren Verfahren hat die Bundesnetzagentur die im Jahr 2015 von der DB Netz AG begonnene Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems 2018 weiterhin begleitet und nahm dabei vor allem an dem bereits im Jahr 2015 initiierten Marktkonsultationsprozess teil (Kapitel II E 2.2). Darüber hinaus wurde der Bundesnetzagentur von der DB Station&Service AG im Juni 2016 die neue Stationspreisliste vorgelegt. Da die Bundesnetzagentur keinen Verstoß gegen die eisenbahnrechtskonformen Vorschriften erkannte, konnte ein Widerspruch gegen die Stationspreisliste 2017 unterbleiben. Parallel wurde jedoch die grundlegende Prüfung der Kosten- und Kapitalbasis (Stationspreishöhenprüfung) vorangetrieben (Kapitel II E 2.4).

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

- zur Fragen der Regulierungspflicht von trimodalen Terminals,
- zur Aufstellung von NBS der J. Müller Agri + Breakbulk Terminals GmbH & Co. KG,
- zum Zugang zum Bahnhof Nördlingen,
- zum Stationsportal der DB Station&Service AG.

Durch die §§ 64 ff. ERegG hat die Bundesnetzagentur den Auftrag, die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen und anhand dieser die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zu prüfen und zu beurteilen. Im Berichtsjahr 2016 wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit den unterschiedlichen Interessensgruppen im Bereich "eisenbahnspezifische Wartungseinrichtungen" geführt (Kapitel II G2).

Die internationale Zusammenarbeit gewinnt im Bereich der Eisenbahnregulierung weiterhin an Bedeutung (Kapitel II H). Auf Grundlage des Arbeitsprogrammes für das Jahr 2016 wurden zahlreiche Berichte und Positionspapiere entwickelt. Diese basierten auf einem regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Regulierungsbehörden sowie einer engen Zusammenarbeit mit den Institutionen der Europäischen Union und interessierten Kreisen.

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 Beschlusskammer 10 und die Abteilung Eisenbahnregulierung wahrgenommen.

Die Bundesnetzagentur wird sich im Jahr 2017 im Rahmen der Umsetzung des neuen Rechtsrahmens befassen und über Anträge auf Befreiungen nach dem neuen Eisenbahnrecht entscheiden. Seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) entscheidet die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich wie in den anderen regulierten Sektoren durch Beschlusskammern. Die Beschlusskammer 10 wird im Jahr 2017 neben der Zugangs- und Entgeltregulierung insbesondere auch mit Befreiungsanträgen und Entflechtung befasst sein. Darüber hinaus ergibt sich aus dem ERegG vom 2. September 2016 die rechtliche Verpflichtung, die räumlichen und sachlichen Märkte für Wartungseinrichtungen festzustellen. Sie wird eine Marktabgrenzung vornehmen und hierzu eine Konsultation durchführen.

Im Bereich des Zugangs zu Schienenwegen wird die Bundesnetzagentur die Prozessabläufe bei Baumaßnahmen der DB Netz AG und Verbesserungspotentiale bei der Planung und Durchführung der Zugverkehre während der Baumaßnahmen prüfen. Des Weiteren beabsichtigt die Bundesnetzagentur, die Gewährleistung der personellen Besetzung von Betriebsstellen gezielt zu betrachten. Dabei sollen gemeinsam Lösungen mit der DB Netz AG erarbeitet werden, um zu verhindern, dass zeitweise Nichtbesetzungen von Betriebsstellen zu Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs sowie des Netzzugangs führen.

Im Bereich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen wird die Bundesnetzagentur das Thema des Schutzes des Gelegenheitsverkehrs in Serviceeinrichtungen der verschiedenen rechtlichen Belange prüfen. Sie wird auf die Betreiber von Serviceeinrichtungen mit dem Ziel der Weiterentwicklung ihres Zuweisungssystems zugehen, wenn dies erforderlich ist. Eine Einbindung des Marktes für die Entwicklung von Lösungsansätzen ist geplant. Derzeit mehren sich im Markt Forderungen nach Verbesserungen bei der Planung und Abstimmung sowie nach Vereinheitlichung der Informationspolitik hinsichtlich der Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen. Im Jahr 2017 wird die Bundesnetzagentur diese Aspekte unter Einbeziehung des Marktes analysieren, um angemessene Lösungsansätze auszuarbeiten.

Im Rahmen der Entgeltregulierung wird die Bundesnetzagentur im Jahr 2017 damit befasst sein, das Ausgangsniveau der Gesamtkosten für die erste Regulierungsperiode festzulegen. Zudem wird sie erstmalig in 2017 eine Entgeltobergrenze für jeweils eine Netzfahrplanperiode ermitteln. Anschließend kann die Bundesnetzagentur auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen prüfen, ob der errechnete Wert für den Betreiber tatsächlich erreichbar ist. Die Behörde nimmt dann Anpassungen vor, falls dies nicht der Fall sein sollte.

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 des Zugangs, der Güterverkehrskorridore, der Entgelte, der Marktbeobachtung sowie der Legislativvorhaben erarbeiten. Die IRG-Rail bleibt ein wichtiger Ansprechpartner, um zur Harmonisierung und konsistenten Regulierung im europäischen Eisenbahnmarkt beizutragen. Die noch nicht verabschiedeten Durchführungsrechtsakte stehen neben einem intensiven Austausch zu Regulierungspraktiken auf dem Arbeitsprogramm des Europäischen Netzwerkes der Eisenbahnregulierungsbehörden für das Jahr 2017.

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts 10
Abbildung 2: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 11
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 11
Abbildung 4: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt nach Verkehrsdiensten 12
Abbildung 5: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV 13
Abbildung 6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsdiensten 14
Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsdiensten 14
Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt 15
Abbildung 9: Entwicklung zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen 16
Abbildung 10: Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt 17
Abbildung 11: Entwicklung des Wettbewerbs nach Verkehrsdiensten 18
Abbildung 12: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen 18
Abbildung 13: Vergabe von Verkehrsverträgen 19
Abbildung 14: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV 19
Abbildung 15: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten 20
Abbildung 16: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Schienenwegen 21
Abbildung 17: Bewertung des Themenbereichs Zugang zu Serviceeinrichtungen 22
Abbildung 18: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt 23
Abbildung 19: Umsatzentwicklung der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Verkehrsdiensten 24
Abbildung 20: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU 25
Abbildung 21: Entwicklung des mittleren Stationsentgelts der EIU 26
Abbildung 22: Bewertung Diskriminierungsfreiheit Entgeltsysteme 27
Abbildung 23: Bewertung Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen 27
Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsergebnisse der EVU im SPNV und SGV 28
Abbildung 25: Entwicklung der Ergebnisse je Leistungseinheit der EVU nach Verkehrsdiensten 29
Abbildung 26: Entwicklung der Endkundenpreise nach Verkehrsdiensten 30
Abbildung 27: Anteil der Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichen SNB und NBS 31

Abbildung 28: Entwicklung der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten 32

Abbildung 29: Mitteilungseingänge nach § 14d AEG 33

Abbildung 30: Mitteilungseingänge nach § 72 ERegG 34

Abkürzungsverzeichnis

a. F.	alte Fassung
AEG	Allgemeine Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BdS	Betreiber der Schienenwege
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BT	Besonderer Teil
BTR	Betrieblich-technisches Regelwerk
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies/Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DB-RNI	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
DIT	Duisburg Intermodal Terminal GmbH
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIM	European Rail Infrastructure Managers/Zusammenschluss von europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreibern
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies/Netzwerk europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden
ENRRB-PRIME	Plattform of Rail Infrastructure Managers in Europe/Zusammenschluss europäischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz

ERFA	European Rail Freight Association
ERTMS	European Rail Traffic Management System/Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
ETCS	European Train Control System/Europäisches Zugsicherungssystem
e. V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FHS	Fährhafen Sassnitz GmbH
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HafenSG	Hafensicherheitsgesetz
HPA	Hamburg Port Authority
INBP	Infrastrukturnutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe
IRG-Rail	Independent Regulators' Group Rail/Zusammenschluss unabhängiger Eisenbahnregulierer in Europa
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
ORR	Office of Rail and Road/britische Regulierungsbehörde
PCS	Path Coordination System
Pkm	Personenkilometer
RDC Deutschland GmbH	Railroad Development Corporation Deutschland GmbH
RegTP	Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post

RFI	Rete Ferroviaria Italia/italienischer Infrastrukturbetreiber
RM	Rail Marketing Gas und Chemie Umschlag GmbH
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme/Marktbeobachtung der europäischen Ebene
RNE	Rail Net Europe
SERAC	Single European Railway Area Commitee/Komitologieausschuss des Eisenbahnbereichs
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
t	Tonne(n)
TEN	Trans-European Networks/Transeuropäische Netze
tkm	Tonnenkilometer
UTK	Urzad Transportu Kolejowego/polnische Regulierungsbehörde
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
VTG	VTG Aktiengesellschaft
VW	Verwaltungsgericht
ZvF	Zusammenfassung vertrieblicher Folgen

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 2017

Druck

Bundesnetzagentur

Bildnachweis

Bundesnetzagentur

Text

Abteilung Eisenbahnregulierung

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
Telefon: +49 228 14-0
Telefax: +49 228 14-8872
E-Mail: info@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de