
Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

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

Stand: 1. ~~September 2017~~ Mai 2024 (H-NBS-BT ~~2017~~ 2024)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	6	
<hr/>		
1	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	8
1.1	Zu Punkt 1.2 NBS-AT	8
1.2	Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT	8
1.3	Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT	8
1.4	Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT	8
1.5	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT	8
1.6	Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT	9
1.7	Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT	9
1.8	Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT	9
1.9	Zu Punkt 2.5.4 NBS-AT	9
1.10	Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT	9
1.11	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT	11
1.12	Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT	11
1.13	Zu Punkt 3.3 NBS-AT	11
1.14	Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT	12
1.15	Zu Punkt 3.3.1.3 NBS-AT	12
1.16	Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT	15
1.17	Zu Punkt 4.1 NBS-AT	16
1.18	Zu Punkt 4.4 NBS-AT	16
1.19	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT	16
1.20	Zu Punkt 5.2 NBS-AT	16
1.21	Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT	17
1.22	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT	17
1.23	Zu Punkt 5.4 NBS-AT	17
1.24	Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT	17
1.25	Zu Punkt 5.6 NBS-AT	17
1.26	Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT	17
1.27	Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT	18
1.28	Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT	18
1.29	Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT	18
1.30	Zu Punkt 6.5 NBS-AT	18
1.31	Zu Punkt 7.2 NBS-AT	18
<hr/>		
2	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	19

3	Entgelte	22
3.1	Grundsatz	22
3.2	Entgeltgestaltung	23
3.3	Leistungsabhängige Entgeltregelung	24
3.4	Einzelaspekte der Entgeltgestaltung	27
3.5	Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen	29
4	Sonstiges	31
	Impressum	32
	Vorbemerkung	6
1	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	8
1.1	Zu Punkt 1.2 NBS-AT („Geltungsbereich und -dauer“)	8
1.2	Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT („Unternehmensgenehmigung“)	8
1.3	Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT („Unternehmensgenehmigung“)	8
1.4	Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT („Übersetzung fremdsprachiger Genehmigungen“)	8
1.5	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („Anforderungen an das Personal“)	8
1.6	Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT („Ortskenntnis“)	9
1.7	Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT („Anforderungen an die Fahrzeuge“)	9
1.8	Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT („Kompatibilität von Fahrzeug und Infrastruktur“)	9
1.9	Zu Punkt 2.5.2 NBS-AT („Finanzgarantie“)	9
1.10	Zu Punkt 2.5.3 NBS-AT („Finanzgarantie“)	9
1.11	Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Nutzungsvertrag“)	9
1.12	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Zugangsrelevante Vorschriften des EIU“)	11
1.13	Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT („Anforderungen an Nutzungsanträge“)	11
1.14	Zu Punkt 3.3 NBS-AT („Konfligierende Anträge“)	11
1.15	Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT („Kordinierungsverfahren“)	12
1.16	Zu Punkt 3.3.1.2 NBS-AT („Vorrangkriterien des EIU“)	12
1.17	Zu Punkt 3.3.1.3 NBS-AT („Tragfähige Alternativen“)	15
1.18	Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT („Beschwerde“)	15
1.19	Zu Punkt 4.1 NBS-AT („Grundlage der Entgeltbemessung“)	16
1.20	Zu Punkt 4.4 NBS-AT („Zahlungsweise“)	16
1.21	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Ansprechpartner“)	16
1.22	Zu Punkt 5.2 NBS-AT („Informationspflichten“)	16
1.23	Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT („Störungen in der Betriebsabwicklung“)	17
1.24	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Beseitigung von Störungen“)	17
1.25	Zu Punkt 5.4 NBS-AT („Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis“)	17
1.26	Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT („Mitfahrt im Führerraum“)	17
1.27	Zu Punkt 5.6 NBS-AT („Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur“)	17
1.28	Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)	17

1.29	Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)	18
1.30	Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT („Haftung“)	18
1.31	Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT („Haftung“)	18
1.32	Zu Punkt 6.5 NBS-AT („Haftung“)	18
1.33	Zu Punkt 7.2 NBS-AT („Meldung von Umweltgefährdungen“)	18
<hr/>		
2	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	19
<hr/>		
3	Entgelte	22
3.1	Grundsatz	22
3.2	Entgeltgestaltung	23
3.3	Leistungsabhängige Entgeltregelung	24
3.4	Einzelaspekte der Entgeltgestaltung	27
3.5	Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen	29
<hr/>		
4	Sonstiges	31
<hr/>		
Impressum		31

Vorbemerkung

Die nachfolgenden Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (H-NBS-BT) dienen als Hilfestellung für die Ausgestaltung des unternehmensspezifischen Besonderen Teils der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen. Sie gehen zum Teil auf Anregungen der Bundesnetzagentur zurück und sind wurden zwischen Bundesnetzagentur und VDV abgestimmt auf Arbeitsebene erörtert. Davon unabhängig prüft die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, nachdem Betreiber von Serviceeinrichtungen ihr diese gemäß § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG vorgelegt haben. Die bei der Vorlage zu beachtenden Formalien ergeben sich aus der Allgemeinverfügung der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur vom 29.04.2021 – BK10-21-0025 Z – , dort insbesondere aus Anlage 1 Nr. 5 (Seite 94 f. der Allgemeinverfügung).¹

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

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

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

- Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT
- Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen einschließlich Bestimmungen über die Betriebssicherheit (§ 21 ERegG)
- Entgeltgrundsätze und Entgelte einschließlich Anreizsystem (§ 39 ERegG)
- Kapazitätszuweisung
- Sonstiges, insbesondere Regelungen zur Zusammenarbeit mit Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG)

Die NBS-BT dienen dazu, unternehmensspezifische Besonderheiten zu erfassen, die in den vom VDV empfohlenen NBS-AT nicht für alle Verwender gleichermaßen „vor die Klammer“ gezogen werden konnten. Die nachfolgende Auflistung enthält – ohne Rücksicht auf Vollständigkeit – eine Sammlung von Punkten, zu denen EIU im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen Regelungen treffen können oder aufgrund gesetzlicher Vorgaben treffen müssen. Die Auflistung beinhaltet

¹ https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2021/2021_0001bis0099/BK10-21-0025/BK10-21-0025_Z_Beschluss.html?nn=1015020

tet teilweise auch Punkte, die alternativ in der Vereinbarung gemäß §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG abgebildet werden können (z. B. Bankverbindung, Ansprechpartner).

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1 Zu Punkt 1.2 NBS-AT („Geltungsbereich und -dauer“)

~~Beabsichtigt das EIU~~ Denkbar ist, dass ein EIU bereits jetzt für einen bestimmten Zeitpunkt eine Neufassung oder Änderung seiner Nutzungsbedingungen, und/oder seiner Liste der Entgelte plant. Hierauf kann es im Besonderen Teil seiner aktuellen Nutzungsbedingungen ~~hierauf~~ hinweisen und die Gültigkeitsdauer seiner ~~jetzigen~~ aktuellen Nutzungsbedingungen und/oder seiner aktuellen Liste der Entgelte entsprechend befristen. Zugangsberechtigten könnte auf diese Weise frühzeitig signalisiert werden, ab wann sie mit einer Anpassung der Entgelte zu rechnen haben.

Derartige Befristungen sollten allerdings mit Bedacht erfolgen. Insbesondere ist zu beachten, dass mit Ablauf einer solchen Befristung die betreffenden Regelungen in den Nutzungsbedingungen bzw. in der Liste der Entgelte automatisch unwirksam werden. Das Inkrafttreten geänderter Nutzungsbedingungen wiederum ist von der Durchführung eines Unterrichtsverfahrens bei der Bundesnetzagentur abhängig. Die Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde nimmt im Regelfall sechs Wochen Zeit in Anspruch (vgl. §§ 72 f. ERegG).

1.2 Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT („Unternehmensgenehmigung“)

Hinweis: Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn bedarf es keiner Unternehmensgenehmigung (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AEG).

1.3 Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT („Unternehmensgenehmigung“)

Hinweis: Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn bedarf es keiner Unternehmensgenehmigung (§ 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AEG).

1.4 Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT („Übersetzung fremdsprachiger Genehmigungen“)

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

1.5 Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („Anforderungen an das Personal“)

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

1.6 Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT („Ortskenntnis“)

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

1.7 Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT („Anforderungen an die Fahrzeuge“)

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

1.8 Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT („Kompatibilität von Fahrzeug und Infrastruktur“)

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

1.9 Zu Punkt 2.5.4² NBS-AT („Finanzgarantie“)

Die „Angemessenheit“ der Finanzgarantie spiegelt die berechtigten Erwartungen des Betreibers der Serviceeinrichtung an den Schutz seiner künftigen Erlöse und der Nutzung seiner Einrichtung wider (vgl. Artikel 13 Abs. 6 Satz 1 DVO (EU) 2017/2177).

1.10 Zu Punkt 2.5.3 NBS-AT („Finanzgarantie“)

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

~~1.10~~ 1.11 Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Nutzungsvertrag“)

~~EIU können auch langlaufende Verträge über die Nutzung von Serviceeinrichtungen schließen und weitere Zugangsberechtigte unter Hinweis auf bereits geschlossene Vereinbarungen abweisen. Wird der Antrag eines EVU auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung durch das EIU mit der Begründung abgelehnt, die Kapazität sei aufgrund bestehender Verträge erschöpft, verletzt diese Entscheidung nicht das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG a. F. (jetzt: § 10 Abs. 1 bis 4 ERegG), sondern ist hinreichend sachlich gerechtfertigt. In einem solchen Fall bietet § 14f Abs. 3 Nr. 1 AEG a. F. (jetzt: § 73 Abs. 3 Nr. 1 und 3 ERegG) der Bundesnetzagentur keine Grundlage, das EIU zu verpflichten, den Zugang zur Serviceeinrichtung zu eröffnen. Das EIU ist gesetzlich nicht ermächtigt zu ermitteln, ob Optimierungspotenziale bei der Inanspruchnahme vertraglich eingeräumter Nutzungsrechte durch ein EVU bestehen, und gegebenenfalls freie~~

~~Kapazitäten unter Eingriff in vertragliche Rechte dieses Unternehmens an Konkurrenten zu vergeben (OVG NRW, Beschluss vom 14.08.2012 – 13 B 600/12). § 10 Abs. 3, 5 und 6 EIBV (jetzt: § 13 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 und Abs. 3 ERegG) enthalten kein Gebot zur nachträglichen Optimierung bereits geschlossener Verträge (VG Köln, Beschluss vom 26.04.2012 – 18 L 477/12).~~

~~Etwaigen „Blockadebestellungen“ könnte durch das besondere Kündigungsrecht EIU können auch langlaufende Verträge über die Nutzung von Serviceeinrichtungen schließen. Anders als nach alter Rechtslage dürfen Anträge weiterer Zugangsberechtigter jedoch nicht mehr ohne Weiteres mit der Begründung abgelehnt werden, die Kapazität der Serviceeinrichtung sei aufgrund bestehender Verträge erschöpft. Vielmehr verlangt Artikel 10 DVO (EU) 2017/2177 auch die Einbeziehung bereits zugewiesener Kapazität einer Serviceeinrichtung in das Koordinierungsverfahren (vgl. dazu Punkt 3.3 NBS-AT 2023).~~

Zu beachten ist dabei allerdings, dass im Rahmen des Koordinierungsverfahrens jede Änderung von bereits gewährten Zugangsrechten der Zustimmung des jeweiligen Antragstellers, also des bisherigen Kapazitätsberechtigten, bedarf (Artikel 10 Abs. 1 Satz 3 DVO (EU) 2017/2177). Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens kann also dem bisherigen Kapazitätsberechtigten ihm einmal zugeteilte Kapazität nicht wieder zu Gunsten eines Dritten entzogen werden, es sei denn, er wäre damit einverstanden.

Ein nachträglicher Entzug bereits gewährter Zugangsrechte kommt aber im Falle einer Kündigung des Nutzungsvertrages nach § 12 EIBV (jetzt: § 60 Abs. 2 f. ERegG) entgegen gewirkt werden (OVG NRW, Beschluss vom 14.08.2012 – 13 B 598/12, Rn. 11). Allerdings sieht – anders als früher § 12 EIBV – § 60 ERegG ein gesetzliches Kündigungsrecht nur noch für Betreiber Maßgabe des § 43 Abs. 4 ERegG in Betracht. Insbesondere unterliegt das EIU bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 43 Abs. 4 Satz 3 ERegG einer Kündigungspflicht.

Ungeachtet der Schienenwege vor-~~vorbeschriebenen~~ Rechtslage könnten sich Betreiber von Serviceeinrichtungen ~~sollten sich daher~~ bei Abschluss langlaufender Verträge auch einen Vorbehalt ausbedingen, demzufolge sie gegenüber dem Hauptnutzer berechtigt sind, bei freien bzw. ungenutzten Kapazitäten Drittnutzer zuzulassen. Es könnte so ein Ausgleich zwischen dem Interesse des Hauptnutzers an Planungssicherheit und den Belangen des Gelegenheitsverkehrs geschaffen werden.

Der Hauptnutzer könnte hieran ein Interesse haben, wenn ihm das von Drittnutzern vereinnahmte Nutzungsentgelt zugutekäme ~~- bzw. er insoweit von der Entrichtung des eigenen Nutzungsentgeltes ganz oder teilweise befreit wäre.~~ Das EIU hätte keinen direkten wirtschaftlichen Vorteil. Es könnte lediglich seinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bereisen. Die Bemessung des erhöhten Verwaltungsaufwands wäre gegebenenfalls der Bundesnetzagentur plausibel darzulegen. Aus Sicht des EIU könnte eine solche Verfahrensweise dazu beitragen, seine Abhängigkeit von einem einzelnen Nutzer zu minimieren. Insgesamt könnte die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gestärkt werden. Ein wirtschaftlicher Vorteil könnte sich für das EIU mittelbar z. B. dann ergeben, wenn Drittnutzer zugleich weitere Serviceeinrichtungen oder Leistungen in Anspruch nehmen möchten oder wenn notwendige Überführungsfahrten gesondert bepreist werden können.

Im Übrigen sind Fälle denkbar, in denen die längerfristige Vergabe von Infrastrukturkapazität an nur einen oder wenige Nutzer diskriminierende Wirkung entfalten kann. Dies könnte etwa dann anzunehmen sein, wenn die längerfristige Vergabe zu einer Verdrängung von Marktsegmenten führt. Indizien hierfür können neben der aktuellen bzw. vor-

hersehbaren Nachfragesituation der Umfang der Vergabe von Kapazität – nur Teilvergabe oder Vergabe der gesamten Kapazität – einer Serviceeinrichtung und die Laufzeit des Vertrages sein. Zu berücksichtigen sind stets sämtliche Umstände des Einzelfalles. Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat hier eine Abwägung vorzunehmen, die durch die Bundesnetzagentur überprüft werden kann.

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

~~1.11~~**1.12** Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Zugangsrelevante Vorschriften des EIU“)

Das EIU hat alle zugangsrelevanten Vorschriften in seine Nutzungsbedingungen aufzunehmen. ~~Es gilt § 19 (vgl. auch Artikel 4 DVO (EU) 2017/2177, § 13 Abs. 45 ERegG. Daneben).~~ Dabei ist § 47 Abs. 9 Satz 2 ERegG zu beachten. Die Nutzungsbedingungen müssen also auch Aussagen zu den im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen EIU aufgestellten Grundsätzen und Kriterien für die Zuweisung und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen enthalten.

~~1.12~~**1.13** Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT („Anforderungen an Nutzungsanträge“)

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

~~1.13~~ **Zu Punkt 3.3 NBS-AT**

~~**1.14** Ein Koordinierungsverfahren setzt voraus, dass konfligierende („Konfligierende“ Anträge zeitgleich vorliegen. Hierzu kommt es häufig nicht mehr, wenn Anträge von Zugangsberechtigten unverzüglich beantwortet werden (§ 13 Abs. 1 Satz 1 ERegG). Die beantragte Kapazität ist dann bereits an den ersten Antragsteller vergeben, wenn der Antrag eines weiteren Zugangsberechtigten eingeht.“)~~

~~Allerdings kann der~~ Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann sich auch dafür entscheiden, ein der ~~Netzfahrplanerstellung~~ Netzfahrplanerstellung ähnliches Verfahren anzuwenden. Er kann Anträge zunächst sammeln und diese zu einem oder mehreren Stichtagen gemeinsam der Koordinierung zuführen (amtliche Begründung zu § 13 Abs. 1 ERegG, BT-Drs. 18/8334, S. 180). Ein solches Verfahren käme beispielsweise für Betreiber von Häfen in Betracht, um so den Schienenverkehr bestmöglich mit den Ankunfts- und Abfahrzeiten von Schiffen zu koordinieren bzw. die Nutzung auf den angrenzenden Infrastrukturen (Schienenwege, Terminals usw.) bestmöglich abzustimmen. Denkbar wäre auch, dass die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege und der Betreiber von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG) aufgrund anlagenspezifischer Besonderheiten ein solches

Verfahren nahelegt, um die Nutzung der Serviceeinrichtung besser mit dem Netzfahrplan zu verzahnen. Das Verfahren hätte der Betreiber der Serviceeinrichtung in seinen Nutzungsbedingungen zu beschreiben, wobei darauf zu achten wäre, dass auch kurzfristige Nutzungen möglich bleiben.

1.141.15 Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT („Koordinierungsverfahren“)

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

Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 DVO (EU) 2017/2177 sieht vor, „alle (Hervorhebung durch den Verfasser) Anträge durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Antragstellern (Hervorhebung durch den Verfasser) bestmöglich abzustimmen.“ Die Vorschrift legt nahe, dass sogleich sämtliche Antragsteller in die Gespräche und in die Koordinierung eingebunden werden. In der Praxis dürften vielfach bilaterale Gespräche effizienter und zielführender sein. Sie vereinfachen und beschleunigen die Koordinierung im Interesse aller Beteiligten. Fühlt sich ein Beteiligter übervorteilt, kann er jederzeit bilaterale Verhandlungen ablehnen und so eine Koordinierung mit allen betroffenen Antragstellern herbeiführen. Hierauf weist der Betreiber der Serviceeinrichtung jeweils ausdrücklich hin. Die Rechte der Antragsteller werden also durch bilaterale Verhandlungen nicht verkürzt.

Anders als für das Koordinierungsverfahren bei Betreibern der Schienenwege (§ 52 Abs. 5 Satz 3 ERegG) sieht/sehen weder das ERegG noch die DVO (EU) 2017/2177 für das Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen (§ 13 ERegG) nicht vor, dass die Anonymität der Zugangsberechtigten zu wahren ist. Vielmehr „sollen bezeichnet der Ausdruck „Koordinierungsverfahren“ ein Verfahren, „in dem der Betreiber einer Serviceeinrichtung und die Antragsteller sich gemeinsam um eine Lösung für Situationen bemühen“ (Artikel 3 Nr. 5 DVO (EU) 2017/2177; Hervorhebungen durch den Verfasser). Auch schon nach § 13 Abs. 2 und 3 ERegG a. F. sollten „Zugangsberechtigte miteinander (Hervorhebung durch den Verfasser) in Verhandlung treten, um eine einvernehmliche Lösung zu finden“ (amtliche Begründung zu § 13 Abs. 2 und 3 ERegG, a. F., BT-Drs. 18/8334, S. 180). ~~§ 4 Abs. 1 ERegG (Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen) bleibt unberührt.~~

Die Pflicht zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen (§ 4 Abs. 1 ERegG, Artikel 12 Abs. 3 Unterabsatz 2 DVO (EU) 2017/2177) bleibt unberührt.

1.151.16 Zu Punkt 3.3.1.32 NBS-AT („Vorrangkriterien des EIU“)

Nach § 13 Abs. 2 Satz 2 ERegG hat 3 ERegG a. F. enthielt gesetzliche Vorgaben und Entscheidungskriterien für den Fall, in welchem eine Einigung im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht zustande kam. Die Vorschrift ist in dieser Form entfallen.

Maßgeblich ist nunmehr Artikel 11 DVO (EU) 2017/2177. Danach können die Betreiber von Serviceeinrichtungen bei konkurrierenden Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen Vorrangkriterien für die Kapazitätszuweisung festlegen, sofern die Anträge nach dem Koordinierungsverfahren nicht miteinander in Einklang gebracht werden können. Die Festlegung von Vorrangkriterien für die Kapazitätszuweisung erfolgt also nicht mehr durch Gesetz, sondern ausschließlich durch den Betreiber der Serviceeinrichtung in seinen Nutzungsbedingungen (vgl. Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe k DVO (EU) 2017/2177).

Neben den in Artikel 11 DVO (EU) 2017/2177 genannten Aspekten kann der Betreiber der Serviceeinrichtung dabei nach wie vor auf die seinerzeit in § 13 Abs. 3 ERegG a. F. genannten Kriterien zurückgreifen. § 13 Abs. 3 ERegG a. F. (BGBl. I 2016, S. 2082, 2088) lautete wie folgt:

„(3) Kommt eine Einigung nicht zustande, ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung ~~durch Verhandlungen~~ verpflichtet, folgende Verfahrensschritte in nachstehender Reihenfolge einzuhalten:

1. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit ~~den~~ einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind.

2. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann Anträgen eines Zugangsberechtigten auf ~~eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken~~ „und dabei auf eine tragfähige Alternative hinzuweisen.“ Diese Hinweispflicht greift Punkt 3.3.1.1 NBS-AT auf. ~~Kann~~ Zugang zu den in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e genannten Einrichtungen (Anm.: „Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen“) und auf Erbringen der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, wenn

a) die Einrichtung im Eigentum des Zugangsberechtigten steht oder von ihm oder einem mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen betrieben wird und

b) die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Zugangsberechtigten oder eines mit diesem gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmens nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

Ist eine ~~einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 13 Abs. 2 Satz 5 ERegG auf ihm bekannte tragfähige Varianten hinzuweisen. Diese Hinweispflicht greift Punkt 3.3.1.3 NBS-AT auf.~~

3. ~~Nach § 13 Abs. 3 Nr. 3 ERegG (vgl. auch § 19 Abs. 4 Satz 1 ERegG) Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Maßgabe von Kriterien zu entscheiden, die in seinen zuvor allgemein bekanntgegebenen Nutzungsbedingungen enthalten sind, wenn eine Entscheidung nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 und 2 ERegG nicht möglich ist. In der amtlichen Begründung zu § 13 Abs. 3 Nr. 3 ERegG (BT-Drs. 18/8334, S. 181) heißt~~

~~es dazu: „Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat in seinen Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen weitere, von den Nummern 1 und 2 nicht umfasste, Kriterien aufzustellen, die zur Anwendung kommen, wenn eine Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich ist.“ Die Aufnahme entsprechender Kriterien in die Nutzungsbedingungen ist also zwingend.~~

4. Nach ~~Soweit eine abschließende Entscheidung nach den Nummern~~ § 13 Abs. 3 Nr. 1 ERegG bis 3 nicht möglich ist, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung den Anträgen Vorrang zu gewähren, ~~die notwendige Folge für deren zugrunde liegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.~~

5. Ist eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 4 nicht möglich, hat der ~~mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind. Für Fälle, in denen mehrere auf zeitgleiche Nutzung einer Serviceeinrichtung gerichtete Anträge vorliegen, die entweder alle die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse oder alle nicht die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind, ein Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Satz 2 bis 6 durchzuführen.~~

Des Weiteren könnte der Betreiber der Serviceeinrichtung im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen beispielsweise folgende Parameter zur Konfliktlösung vorsehen:

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

und Löschzeiten von Schiffen). Das EIU kann daher im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen Regelungen zur Konfliktbeseitigung vorsehen, die auf die spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung besser Rücksicht nehmen.

~~Eine Klausel, welche Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann die unter den Buchstaben a und b genannten Parameter kombiniert, könnte beispielsweise wie folgt lauten:~~

~~e) „Kann anhand der in § Durchführung eines Höchstpreisverfahrens vorsehen (§ 13 Abs. 2 Sätze 2 und 3 Nr. 1 ERegG genannten Kriterien keine).~~

Erforderlich für angemessene, nichtdiskriminierende und transparente Bedingungen sowie deren Handhabung ist schließlich, dass der Betreiber der Serviceeinrichtung eine verbindliche Reihenfolge für die Anwendung seiner Vorrangkriterien festlegt (z. B. Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU zunächst nach Maßgabe des Hauptzwecks der beantragten nachgefragten Infrastruktur, sodann nach der Reihenfolge des Antrags- eingangs („first come, first served“)). Die Vorrangkriterien müssen stets eine abschlie- ßende Entscheidung ermöglichen.

~~1.16~~1.17 **Zu Punkt 3.3.2** NBS-AT („Tragfähige Alternativen“)

Die Prüfung tragfähiger Alternativen erfolgt zeitlich nach dem eigentlichen Koordinie- rungsverfahren (vgl. Artikel 12 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 DVO (EU) 2017/2177). Min- destkriterien für die Ermittlung tragfähiger Alternativen enthält Artikel 12 Abs. 3 DVO (EU) 2017/2177. Ob eine Alternative tragfähig ist, richtet sich stets nach den Umständen des Einzelfalles.

Vorbehaltlich der Umstände des Einzelfalles kann der Betreiber einer Serviceeinrichtung das Vorliegen bzw. Fehlen potenziell zur Verfügung stehender Ausweichmöglichkeiten bereits in seinen Nutzungsbedingungen als Vorrangkriterium angeben (vgl. § 13 Abs. 3 Nr. 3 f. ERegG a. F.). Durch die Benennung (fehlender) tragfähiger Alternativen als Vor- rangkriterium erfolgt deren Prüfung bereits zu einem früheren Zeitpunkt. In diesem Fall kann nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens auf die durchgeführte Prüfung der tragfähigen Alternativen zurückgegriffen werden, soweit sie den Anforderungen des Arti- kel 12 DVO (EU) 2017/2177 entsprechen.

1.18 Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT („Beschwerde“)

Im Falle einer Beschwerde (Artikel 13 Abs. 1 Unterabsatz 3, Artikel 14 DVO (EU) 2017/2177 i. V. m. Artikel 13 Abs. 5 der Richtlinie 2012/34/EU; § 13 Abs. 3 ERegG) prüft die Regulierungsbehörde den Fall und wird tätig, damit (gegebenenfalls) ein angemesse- ner Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird, ~~wenn keine tragfähige Alternative besteht~~ (§ 13 Abs. 53 Satz 2 ERegG). Vor diesem Hintergrund sollte das EIU bereits im Rahmen des Koordinierungsverfahrens in Erwägung ziehen, Anträgen von Zu- gangsberechtigten nur teilweise stattzugeben, um so mehreren Zugangsberechtigten – wenn auch nicht im gewünschten Umfang – Kapazität zuweisen zu können. Ein Be- schwerdeverfahren würde damit möglicherweise entbehrlich.

Ein Beschwerdeverfahren setzt neben der Ablehnung eines Zugangsantrags voraus, dass der Betreiber der Serviceeinrichtung und der Antragsteller zu dem Schluss gelangt sind, dass keine tragfähige Alternative besteht (Artikel 13 Abs. 1 Unterabsatz 1 DVO (EU)

[2017/2177, § 13 Abs. 3 Satz 1 ERegG](#)) oder sie keine Einigung über eine tragfähige Alternative erzielt haben ([Artikel 13 Abs. 1 Unterabsatz 2 DVO \(EU\) 2017/2177](#)). Dies ergibt sich aus [Artikel 13 Abs. 1 Unterabsatz 3 DVO \(EU\) 2017/2177 \(„Der Antragsteller kann **daraufhin** \(Hervorhebung durch den Verfasser\) *bei der Regulierungsstelle eine Beschwerde ... einreichen*“\)](#). Hat der Antragsteller den Betreiber einer Serviceeinrichtung aufgefordert, keine tragfähigen Alternativen anzugeben und auf die gemeinsame Prüfung zu verzichten ([Artikel 12 Abs. 5 DVO \(EU\) 2017/2177, Punkt 3.3.1.4 NBS-AT 2023](#)), dürfte er sein Beschwerderecht verwirkt haben.

1.171.19 **Zu Punkt 4.1 NBS-AT („Grundlage der Entgeltbemessung“)**

~~Das EIU hat seine~~ [Transparenz hinsichtlich ... der Informationen über Entgelte darzustellen](#) ist eine Voraussetzung, um allen Antragstellern diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und den dort erbrachten Leistungen zu bieten“ ([Erwägungsgrund 4 DVO \(EU\) 2017/2177](#)). Dementsprechend sieht [Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe m DVO \(EU\) 2017/2177](#) Informationen über Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die einzelnen dort erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen vor. Entsprechend der bisherigen Praxis sollten auch die Entgeltgrundsätze dargestellt werden (vgl. [hierzu](#) unten unter Punkt 3).

1.181.20 **Zu Punkt 4.4 NBS-AT („Zahlungsweise“)**

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

1.191.21 **Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Ansprechpartner“)**

~~Das EIU kann~~ [Das EIU kann anstelle jeweils bilateraler vertraglicher Vereinbarungen auch in seinen NBS für alle Zugangsberechtigten gleichermaßen eine oder mehrere Person\(en\) bzw. Stelle\(n\) benennen, die befugt und in der Lage ist \(sind\), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in seinem Namen zu treffen. Zu beachten ist, dass diese Informationen dann öffentlich zugänglich sind \(\[Artikel 5 DVO \\(EU\\) 2017/2177\]\(#\)\).](#)

1.201.22 **Zu Punkt 5.2 NBS-AT („Informationspflichten“)**

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

~~1.21~~1.23 Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT („Störungen in der Betriebsabwicklung“)

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

~~1.22~~1.24 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Beseitigung von Störungen“)

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

~~1.23~~1.25 Zu Punkt 5.4 NBS-AT („Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis“)

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

~~1.24~~1.26 Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT („Mitfahrt im Führerraum“)

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

~~1.25~~1.27 Zu Punkt 5.6 NBS-AT („Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur“)

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

~~1.26~~1.28 Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)

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

~~1.27~~**1.29** Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)

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

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

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

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

~~1.28~~**1.30** Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT („Haftung“)

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

~~1.29~~**1.31** Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT („Haftung“)

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

~~1.30~~**1.32** Zu Punkt 6.5 NBS-AT („Haftung“)

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

~~1.31~~**1.33** Zu Punkt 7.2 NBS-AT („Meldung von Umweltgefährdungen“)

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

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

Zu den wesentlichen Voraussetzungen für Zugang und Leistung bei Serviceeinrichtungen und damit zum Mindestinhalt von Nutzungsbedingungen für diese Einrichtungen gehört eine Beschreibung der zur Nutzung geöffneten Infrastruktur und der angebotenen Leistungen (so schon BVerwG, Urteil vom 13.06.2012 – 6 C 42.10, Rn. 31). Nach Artikel 3 Nr. 3 DVO (EU) 2017/2177 bezeichnet der Ausdruck „Beschreibung der Serviceeinrichtung“ ein Dokument mit genauen Informationen, die für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen erforderlich sind. Mindestanforderungen enthält Artikel 4 DVO (EU) 2017/2177. Ergänzende Anforderungen ergeben sich beispielsweise aus § 10a Abs. 5 ERegG, wonach die Betreiber der Personenbahnsteige in den Nutzungsbedingungen die für den Personenverkehr erbrachten Leistungen verbindlich mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit beschreiben.

Der Betreiber der Serviceeinrichtung kann ~~dabei~~ mit Blick auf das Koordinierungsverfahren (dazu oben unter Punkt 1.1516) bestimmten Infrastrukturteilen einen Hauptzweck zuweisen. So kann er beispielsweise bestimmte Schienenwege primär als Lade- oder Durchfahrtsgleis deklarieren.

Zweckmäßig wären ~~zudem~~ Angaben dazu, wo die Serviceeinrichtung an das Netz eines Betreibers der Schienenwege ~~angeschlossen ist~~ ~~anschließt~~. § 19 Abs. 4 Satz 2 ERegG a. F. bestimmte klarstellend: „An das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist eine Serviceeinrichtung auch dann, wenn sie nur über eine vorgelagerte Eisenbahninfrastruktur, die ihrerseits an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist, erreicht werden kann.“ Auch nach dem Entfall von § 19 Abs. 4 Satz 2 ERegG, a. F. dürfte sich hieran in sachlicher Hinsicht nichts geändert haben.

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

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

der Eisenbahninfrastruktur erfüllen müssen. Als Kriterien hierfür kommen beispielsweise in Betracht:

- Art der Serviceeinrichtung
- Besonderheiten der jeweiligen Serviceeinrichtung (bei Personenbahnhöfen z. B. Bahnsteighöhen, Barrierefreiheit)
- Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen
- Lage der Gleise innerhalb der Serviceeinrichtung sowie deren Nutzlänge
- Ausstattungsumfang (z. B. Zugvorheizanlage, Elektrant, Hydrant, Ölwanne unter Abstellgleisen für Triebfahrzeuge)
- Elektrifizierung
- Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge
- Spurweite
- Achs- und Meterlast
- Höchstgeschwindigkeiten
- Abschnittsbezogene Geschwindigkeiten
- Neigungen und Steigungen
- Kleinster Bogenmesser
- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen
- Bremsweg
- Bremsstellung der Züge
- Mindestbrems Hundertstel
- Betriebsverfahren und Sicherungssysteme (z. B. Rangiersignale, PZB)
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte oder Weichenschlüssel) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten
- Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO
- KV-Kodifizierung
- Gefahrgutrestriktionen
- Verbot einzelner Traktionsarten für bestimmte Bereiche
- Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)
- Eventuelle sonstige Einschränkungen (z. B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)
- Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten
- Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb
- Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen)
- Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe (vgl. hierzu unten unter Punkt 3.4.1)

- Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten
- Brückenöffnungszeiten

3 Entgelte

3.1 Grundsatz

~~Die Betreiber einer Serviceeinrichtung stellen~~ Die Beschreibung der Serviceeinrichtung enthält „Informationen über Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die einzelnen dort erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen“ (Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe m DVO (EU) 2017/2177). Dazu gehören auch „Informationen über die Grundsätze, nach denen Antragstellern Preisnachlässe gewährt werden“ (Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe n DVO (EU) 2017/2177). Nach Anlage 3 Nr. 6 Satz 2 ERegG stellen die Betreiber einer Serviceeinrichtung (dem Betreiber der Schienenwege) Informationen über die Entgelte bereit, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, und geben eine Webseite an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden ~~(§ 19 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. Anlage 3 Nr. 6 Satz 2 ERegG). Eine Besonderheit gilt für Betreiber von Wartungseinrichtungen: Sie müssen keine Entgeltregelungen in ihre Nutzungsbedingungen aufnehmen (§ 63 Abs. 1 ERegG).~~

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

Für Betreiber von Wartungseinrichtungen sah § 63 Abs. 1 ERegG a. F. Freiheiten unter anderem betreffend die Ausweisung ihrer Entgelte in den NBS vor. Nach dem Entfall von § 63 Abs. 1 ERegG a. F. und nach dem Wortlaut von Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe m DVO (EU) 2017/2177 unterliegen auch Betreiber von Wartungseinrichtungen vollumfänglich der Pflicht, Informationen über Entgelte in ihre NBS aufzunehmen und zu veröffentlichen. § 32 Abs. 3 ERegG befreit Betreiber von Wartungseinrichtungen lediglich noch von bestimmten Maßgaben, die bei der Ermittlung der Entgelte zu beachten sind. Namentlich zum Detaillierungsgrad der Entgeltregelungen (z. B. fixe Bepreisung konkreter Einzelleistungen oder lediglich Angabe von Kostensätzen) sind allerdings Spielräume denkbar. Solange Betreiber von Wartungseinrichtungen diese Spielräume mit Augenmaß nutzen und dem Markt nicht Anlass für Beschwerden geben, dürften die regulierungsrechtlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden können.

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

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

3.2 Entgeltgestaltung

- 3.2.1 Betreiber einer Serviceeinrichtung haben zu beachten, dass die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen (§ 32 Abs. 1 ERegG). Angemessener Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht (§ 1 Abs. 9 ERegG).
- 3.2.2 Nach § 32 Abs. 2 ERegG ist ein Betreiber einer Serviceeinrichtung verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Grundsätze liegt insbesondere vor, wenn
- Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder
 - einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.
- Im letztgenannten Fall – also bei beabsichtigten Preisdifferenzierungen zwischen verschiedenen Nutzern bzw. Nutzergruppen – sind in den Nutzungsbedingungen die sachlichen Differenzierungskriterien, an denen die Preisbildung ansetzt, darzustellen und transparent zu begründen.
- 3.2.3 Die vorstehend unter Punkt 3.2.2 genannten Grundsätze gelten auch für die in Anlage 2 Nr. 3 und 4 ERegG aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen, allerdings nur in den Fällen, in denen diese Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden (§ 35 Abs. 5 ERegG). Ausweislich der amtlichen Begründung wird die Höhe der Entgelte für Neben- und Zusatzleistungen grundsätzlich nicht reguliert. Ein Bedürfnis für Regulierung bestehe allerdings dann, wenn die Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden. In diesem Fall gelte § 32 Abs. 2 ERegG entsprechend (BT-Drs. 18/8334, S. 199). Können Zugangsberechtigte also zwischen mehreren Anbietern wählen, ist der Betreiber der Serviceeinrichtung bei der Gestaltung seiner Entgelte für Zusatzleistungen und Nebenleistungen im Rahmen des allgemeinen Wettbewerbsrechts frei.
- 3.2.4 Die vorstehend unter den Punkten 3.2.1 bis 3.2.3 genannten Restriktionen gelten nicht für Betreiber von Wartungseinrichtungen. Nach § ~~6332~~ Abs. ~~23~~ ERegG ist § 32 ERegG ~~auf die Betreiber von Wartungseinrichtungen Abs. 1 und 2 ERegG für sie nicht anzuwenden verbindlich.~~
- 3.2.5 Das ERegG gebietet nicht, dass Betreiber einer Serviceeinrichtung kostendeckend arbeiten müssen. Der Grundsatz der Kostendeckung gilt nur für Betreiber der Schienenwege (§ 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Es steht dem Betreiber einer Serviceeinrichtung also frei, Leistungen unter Kosten anzubieten, solange seine Entgelte angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. [Eine Kostenunterdeckung könnte beispielsweise von den Gesellschaftern des Unternehmens oder auch von Dritten im Rahmen regionaler oder kommunaler Infrastruktur-, Standort- oder Wirtschaftsförderung ausgeglichen werden.](#)

3.3 Leistungsabhängige Entgeltregelung

Für alle Serviceeinrichtungen gleichermaßen ~~—ausgenommen Wartungseinrichtungen (§ 63 Abs. 1 ERegG)—~~ sind leistungsabhängige Entgeltregelungen zu schaffen („Performance Regime“). Dies ergibt sich aus § 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 ERegG, wonach die Entgeltregelungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Serviceeinrichtung Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten müssen. ~~Diese~~ Darauf zu achten ist mithin, dass leistungsabhängige Entgeltregelungen nicht nur gegenüber Zugangsberechtigten, sondern gleichermaßen auch gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung eine Anreizwirkung entfalten müssen. Solche Regelungen können

- Vertragsstrafen für Störungen des Betriebs der Serviceeinrichtung,
- eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und
- eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen,

umfassen (§ 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 ERegG).

Voraussetzung ist grundsätzlich eine vertragliche Vereinbarung, welche die konkrete Nutzung der Serviceeinrichtung hinreichend bestimmt festlegt. Voraussetzung ist weiter, dass die Störung dem Verantwortungsbereich eines Vertragspartners zuzuordnen ist und er die Störung zu vertreten hat. Hatte ein Vertragspartner keinen Einfluss auf die eingetretene Störung, vermag eine leistungsabhängige Entgeltregelung keine Anreizwirkung zu entfalten.

Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind (Anlage 7 Nr. 2 Buchstabe d ERegG).

Leistungsabhängige Entgelte können auch für die eigenmächtige Nutzung einer Serviceeinrichtung durch einen Vertragspartner, mithin für eine Nutzung ohne vorherige Absprache der konkreten Nutzungszeit oder -dauer, vorgesehen werden. Das gleiche gilt für Fälle, in denen die vertraglich vereinbarte rechtzeitige Übermittlung bestimmter Daten (z. B. Wagenlisten oder Meldung von Gefahrguttransporten) durch den Zugangsberechtigten unterblieb.

Annex: Kein Fall für leistungsabhängige Entgelte liegt vor, wenn Zugangsberechtigte eine Serviceeinrichtung (z. B. die Eisenbahninfrastruktur eines Hafens) eigenmächtig nutzen, ohne bereits Vertragspartner zu sein. Erfolgt eine Nutzung ohne jedwede vertragliche Grundlage, kämen (gesetzliche) Schadenersatzansprüche oder Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung in Betracht. Zur Quantifizierung des Schadens bzw. der ungerechtfertigten Bereicherung wäre denkbar, die Entgeltregelungen des Betreibers der Serviceeinrichtung – einschließlich der leistungsabhängigen Komponenten – analog heranzuziehen.

Gewagt wäre in Fällen der vorgenannten Art die Annahme eines konkludenten Vertragsschlusses allein aufgrund der tatsächlichen Nutzung einer Serviceeinrichtung: Der Betreiber einer Serviceeinrichtung wird insbesondere aus Gründen der Betriebssicherheit ein elementares Interesse daran haben, nur solchen Zugangsberechtigten die Nutzung seiner Infrastruktur zu gestatten, welche er kennt, wel-

che die nach den NBS erforderlichen Nachweise (insbesondere in Bezug auf sicherheitliche Belange) erbracht haben und welche auf die Einhaltung seiner NBS verpflichtet wurden. Es dürfte mithin an den für einen konkludenten Vertragsabschluss erforderlichen korrespondierenden Willenserklärungen fehlen.

Die leistungsabhängigen Entgeltregelungen sind im Einzelnen zu beschreiben. Bei der Ausgestaltung seines Anreizsystems hat sich ~~das EU~~ der Betreiber der Serviceeinrichtung an den betrieblich relevanten Störungen zu orientieren. Entscheidend ist, dass ein Anreiz geschaffen wird, der signifikante Wirkung in Bezug auf Störungsvermeidung, Störungsbehebung und Leistungserhöhung zeigt. Dazu ist das Steht eine solchermaßen signifikante Wirkung nicht zu erwarten, generieren leistungsabhängige Entgeltregelungen lediglich Aufwand ohne greifbaren Nutzen. Sie wären mithin untauglich. Demgemäß sollten leistungsabhängige Entgeltregelungen nur an Störungen von einiger Erheblichkeit und/oder Häufigkeit anknüpfen.

Das Anreizsystem ist so zu konzipieren, dass seine Wirksamkeit empirisch überprüft werden kann (beispielsweise anhand von Kennzahlen). Es ist transparent darzulegen, an welche Ereignisse das Anreizsystem anknüpft, auf welche Weise ein Ereignis erfasst wird, wie der Verursacher des Ereignisses identifiziert wird, welche entgeltlichen Folgen das Ereignis für den Verursacher haben soll und welche Prozesse angestoßen werden, wenn einer der Beteiligten Verursacher die Richtigkeit der erfassten Daten in Zweifel zieht. Zweckmäßig kann es sein, dem Zugangsberechtigten zur Wahrung seiner Ansprüche eine Meldepflicht für störungsrelevante Umstände aufzuerlegen.

Im Regelfall erfasst der Betreiber der Serviceeinrichtung alle relevanten Störungen (z. B. Nutzung der Serviceeinrichtung vor dem vereinbarten Zeitraum der Nutzung, Nutzung der Serviceeinrichtung über den vereinbarten Zeitraum der Nutzung hinaus, Nichtnutzung der Serviceeinrichtung ohne rechtzeitige Absage). Er legt in seinen Nutzungsbedingungen fest, anhand welcher Parameter dies geschieht und in welchen Zeitabständen (z. B. wöchentlich, monatlich, vierteljährlich, halbjährlich, jährlich) die erfassten Störungen dem Zugangsberechtigten bekannt gegeben werden. Zur Minimierung von Zahlungsvorgängen kann die Möglichkeit einer Saldierung gegenseitiger Ansprüche vorgesehen werden.

Der Zugangsberechtigte erhält die – gegebenenfalls mit einer Ausschlussfrist versehene – Möglichkeit der Prüfung und Beanstandung. Auf die Rechtswirkungen einer Ausschlussfrist sollte der Betreiber der Serviceeinrichtung explizit hinweisen. Für etwaige Beanstandungen kann er eine bestimmte Form (z. B. Textform oder Schriftform) vorschreiben.

Betreiber einer Serviceeinrichtung sind verpflichtet, ihre Entgelte – dazu gehören auch die leistungsabhängigen Bestandteile – so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind (§ 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Betreiber einer Serviceeinrichtung und Zugangsberechtigte dürfen nicht ohne sachlichen Grund unterschiedlich belastet werden.

Es kann eine Pönale zu Lasten des Zugangsberechtigten, der die Störung zu vertreten hat, vorgesehen werden. Als Pönale käme z. B. ein prozentualer Aufschlag auf das reguläre Nutzungsentgelt je angefangener Stunde der Störung in Betracht.

Ebenso kann eine Pönale zu Lasten des Betreibers der Serviceeinrichtung – und zwar ungeachtet einer Reduzierung des Nutzungsentgelts aufgrund von gesetzlichen Minderungsrechten – vorgesehen werden. In Betracht käme andererseits aber auch der gänzli-

che Entfall eines leistungsabhängigen Entgeltes zu Lasten des Betreibers der Serviceeinrichtung, wenn er für eine vertretbare Alternative Sorge trägt.

Im Falle von Pönalen oder von Bonus-Malus-Zahlungen können Obergrenzen vorgesehen werden (z. B. Pönale je Einzelfall längstens für die Dauer von 30 Tagen oder maximal bis zur Höhe von 50 % des regulären Entgelts). Zudem sollte klargestellt werden, dass mit der Pönale etwaige dem Betreiber der Serviceeinrichtung zusätzlich entstehende Kosten (z. B. Personalkosten infolge verlängerter Öffnungs- bzw. Betriebszeiten der Serviceeinrichtung) nicht abgegolten sind.

Nachfolgend werden exemplarisch einige Hinweise zur möglichen Ausgestaltung leistungsabhängiger Entgeltregelungen aufgeführt, die optional und situativ aufgegriffen werden können, soweit sie – gegebenenfalls in modifizierter Form – passend erscheinen:

- Für die Überschreitung der vertraglich vereinbarten und regulär bepreisten Nutzungsdauer könnte eine Pönale in Form eines Aufschlags auf das reguläre Entgelt vorgesehen werden. Die Pönale könnte statisch (z. B. pro Ladeinheit/Fahrzeug/Zug x € je Tag) oder dynamisch (z. B. pro Ladeinheit/Fahrzeug/Zug x € am ersten Tag, x+1 € am zweiten Tag usw.) ausgestaltet werden.
- Für die Unterschreitung der vertraglich vereinbarten und regulär bepreisten Nutzungsdauer könnte ein zeitlich gestaffelter Anreiz durch Reduzierung des regulären Entgelts vorgesehen werden (z. B. bei vereinbarter Abholung binnen 24 Stunden: vorzeitige Abholung innerhalb von 12 Stunden löst Bonus i. H. v. 10 % des regulären Entgelts aus, vorzeitige Abholung innerhalb von 6 Stunden löst Bonus i. H. v. 20 % des regulären Entgelts aus).
- Zu beachten ist, dass Anreize, die eine möglichst kurze Verweildauer des einzelnen Zugangsberechtigten bewirken sollen, Mindereinnahmen nach sich ziehen und folglich aus Sicht des Betreibers der Serviceeinrichtung nur dann sinnvoll sind, wenn Kapazitätsbedarf durch weitere Nutzer zu erwarten steht und der Einnahmeausfall so ausgeglichen werden kann.
- Leistungsabhängige Entgelte könnten nach der Größe einer Ladeinheit (z. B. TEU/FEU) oder der Länge eines Zuges differenziert werden.
- Werden beauftragte Leistungen (z. B. Rangier- oder Umschlagleistungen) nicht rechtzeitig in Anspruch genommen (z. B. infolge verspäteter Übergabe eines Zuges) oder durch den Betreiber der Serviceeinrichtung nicht rechtzeitig erbracht, käme für die Dauer des Verzugs eine Pönale – gegebenenfalls zeitlich gestaffelt und/oder auf einen Höchstbetrag limitiert – in Betracht.
- Betreiber von Wartungseinrichtungen, welche Zugangsberechtigten ihre Wartungseinrichtung zur Nutzung mit deren eigenem Personal zur eigenständigen Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten überlassen, könnten, wie oben bereits angesprochen, Überschreitungen der vereinbarten Nutzungsdauer mit einer Pönale belegen. Erbringen sie hingegen die Wartungs- und Reparaturarbeiten als Dienstleister mit eigenem Personal selbst, wäre vice versa eine Pönale für die Überschreitung der zugesagten Reparaturdauer denkbar.

3.4 Einzelaspekte der Entgeltgestaltung

Im Folgenden werden verschiedene Einzelaspekte der Entgeltgestaltung näher beschrieben.

3.4.1 Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten

§§ 10 ~~f.~~[und 11](#) ERegG gewähren einen in zeitlicher Hinsicht uneingeschränkten Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen. Dies bedeutet, der Zugangsanspruch besteht 24 Stunden pro Tag, 7 Tage die Woche, 52 Wochen im Jahr. Dies bedeutet nicht zugleich, dass das EIU eine ununterbrochene Betriebsbereitschaft vorhalten muss. Es kann vielmehr regelmäßige Betriebszeiten festsetzen und muss diese dann in seinen NBS-BT bekannt geben. [Dies ergibt sich aus Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe a DVO \(EU\) 2017/2177, wonach die Beschreibung der Serviceeinrichtung Angaben zu Öffnungszeiten enthält.](#)

Erforderlich sind genaue Angaben (z. B. Datum, Zeiträume, Wochentage, Uhrzeiten), anhand derer die regelmäßigen Betriebszeiten zweifelsfrei abgelesen werden können. Werden Serviceeinrichtungen bzw. Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten nachgefragt, können hierfür besondere Entgelte festgesetzt werden. Daher ist es unerlässlich, die regelmäßigen Betriebszeiten der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur in den NBS-BT aufzuführen. Korrespondierend hierzu kann eine Regelung getroffen werden, welches Entgelt der Zugangsberechtigte für den Fall einer Nutzung außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten zu entrichten hat.

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

[Auch nach Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung und dem Inkrafttreten der DVO \(EU\) 2017/2177 hat sich die Rechtslage insoweit nicht geändert. In Erwägungsgrund 14 DVO \(EU\) 2017/2177 heißt es ausdrücklich: „Der Betreiber sollte nicht verpflichtet sein, Maßnahmen wie zum Beispiel eine Änderung der Öffnungszeiten ... zu ergreifen, um die Kapazität der Einrichtung zu erhöhen.“ Weiter heißt es dort aber auch: „Bietet ein Antragsteller jedoch die Gewähr, Investitionskosten oder zusätzliche Betriebskosten zu tragen, so sollte der Betreiber einer Serviceeinrichtung diese Möglichkeit in Betracht ziehen.“](#)

3.4.2 Entgeltnachlässe

§ 38 ERegG gilt nur für Betreiber der Schienenwege. Es existiert keine Rechtsvorschrift, nach der es Betreibern von Serviceeinrichtungen explizit verwehrt wäre, Entgeltnachlässe zu gewähren.

Allerdings ist ein Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 32 Abs. 2 Satz 1 ERegG verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Grundsätze liegt nach § 32

Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG insbesondere vor, wenn einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. [Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe n DVO \(EU\) 2017/2177 ordnet Transparenz an: Zur Beschreibung der Serviceeinrichtung gehören Informationen über die Grundsätze, nach denen Antragstellern Preisnachlässe gewährt werden.](#)

In jedem Falle dürften Entgeltnachlässe in Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Serviceeinrichtung eingesparten Verwaltungskosten zulässig sein. Dies wird selbst einem insoweit regulierten Betreiber der Schienenwege zugestanden (§ 38 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Im Übrigen könnten Betreiber von Serviceeinrichtungen einen Nachlass z. B. für bestimmte Nutzungszeiten gewähren, um so die Auslastung der Serviceeinrichtung zu optimieren. Sie könnten auch Nachlässe zur Gewinnung von Neuverkehr bzw. von neuen Kunden oder für bestimmte Umweltkomponenten vorsehen. Denkbar wäre auch ein Mengenrabatt. Ein Mengenrabatt allerdings, der nur von einem einzigen Großkunden erreicht werden könnte, dürfte den Grundsätzen des § 32 Abs. 2 Satz 1 („[nichtdiskriminierend](#)“) und [2 Nr. 2](#) ERegG nicht genügen.

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

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

[3.4.4 Modifizierung des Entgelts zur Optimierung der Verkehrssteuerung](#)

[Zur Optimierung der Verkehrssteuerung etwa in Güterterminals oder Häfen könnte ein Zuschlag für die nur kurzfristig erfolgte Vorausmeldung einer Zugankunft erhoben werden \(z. B. < 24 h: plus x % auf das reguläre Entgelt\). Allerdings ist die kurzfristige Anmeldung allein kein ausreichender Grund für ein höheres Entgelt. Erforderlich wäre vielmehr entweder ein nachgewiesener höherer Verwaltungsaufwand oder der Nachweis, dass eine kurzfristige Anmeldung zu einer höheren Kapazitätsbelastung führt.](#)

[Für Ladeeinheiten mit Gefahrgut könnten zur Sicherstellung lediglich transportbedingter Zwischenaufenthalte \(Abgrenzung zum Gefahrgutlagerrecht\) maximale Standzeiten und erhöhte Sätze für die Überschreitung der Standzeit vorgesehen werden.](#)

[3.4.5 Modifizierung des regulären Entgelts zur Kapazitätssteigerung](#)

[Es könnten auf der Basis von Erfahrungswerten für bestimmte Nutzungen \(z. B. Containerumschlag\) maximal erforderliche Zeitfenster definiert und regulär bepreist werden. Bucht ein Zugangsberechtigter mehr Kapazität, als danach erforderlich, blockiert er die Serviceeinrichtung länger als nötig. Die längere Nutzungsdauer könnte mit einem \(gegebenenfalls gestaffelten\) Aufpreis versehen werden.](#)

Als Anreiz für die Kurzzeitnutzung von Gleisen (z. B. < 60 min) könnte eine Reduzierung des regulären Entgelts vorgesehen werden. Zu beachten ist auch hier, dass Anreize, die eine möglichst kurze Verweildauer des einzelnen Zugangsberechtigten bewirken sollen, Mindereinnahmen nach sich ziehen und folglich aus Sicht des Betreibers der Serviceeinrichtung nur dann sinnvoll sind, wenn Kapazitätsbedarf durch weitere Nutzer zu erwarten steht und der Einnahmeausfall so ausgeglichen werden kann.

3.4.43.4.6 Mahngebühren

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

3.5 Beispiele für häufige Fehler bei der Ausgestaltung von Entgeltgrundsätzen

3.5.1 Unzulässiger Gestaltungsspielraum

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

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

3.5.2 Unzulässiger Bemessungsspielraum

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

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

3.5.3 Unzulässiger Ergänzungsspielraum

„Zusatzleistungen werden auf Anfrage gesondert erbracht und separat neben dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung berechnet. Zu den Zusatzleistungen gehören zum Beispiel Lotsengestellung, Beförderungsanordnungen, zusätzliche Stellwerksbesetzung usw.“

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

3.5.4 Unzulässiger Vereinbarungsspielraum

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

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

4 Sonstiges

- ~~— Beschreibung von Soweit Zusatzleistungen~~
- ~~Beschreibung von~~ im Sinne der Anlage 2 Nr. 3 ERegG oder Nebenleistungen im Sinne der Anlage 2 Nr. 4 ERegG angeboten werden, sind auch diese zu beschreiben (vgl. Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe d DVO (EU) 2017/2177).
- Es sollten erforderlichenfalls Regelungen zur (Nicht-)Beaufsichtigung von abgestellten Fahrzeugen im Allgemeinen und zur (Nicht-)Beaufsichtigung von abgestellten Gefahrgutwagen im Besonderen nebst entsprechenden Haftungsregelungen bzw. ~~- ausschließen~~ Haftungsausschlüssen (z. B. in Bezug auf Graffiti-schäden, in Fahrzeugen übernachtende Obdachlose, mutwillige Öffnung von Verschlussventilen durch unbekannte Dritte) in die NBS aufgenommen werden.
- Es sollten erforderlichenfalls Verhaltensregeln für Arbeiten des Zugangsberechtigten an ausrangierten Schadwagen in Reparaturgleisen (z. B. betreffend Sorgfaltspflichten und Unterweisung des Personals hinsichtlich der Gefahren des Bahnbetriebs im Umfeld des Reparaturgleises) nebst entsprechenden Haftungsregelungen bzw. ~~- ausschließen~~ Haftungsausschlüssen in die NBS aufgenommen werden.
- ~~— Regelungen zur Zusammenarbeit mit Betreibern der Schienenwege und Betreibern von Serviceeinrichtungen (§ 47 Abs. 9 ERegG)~~

Impressum

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

Ansprechpartner

~~Michael Fabian~~

[Markus Ring](#)

T 0221 57979-144

~~F 0221 57979-8144~~

~~fabian~~[M 0151 55058165](#)

ring@vdv.de

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