



Beschlusskammer 10

BK10-19-0178\_E

## Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

aufgrund des Antrages

der DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt am Main,  
vertreten durch den Vorstand,

Antragstellerin zu 1.,

und

der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Stephensonstraße 1, 60326 Frankfurt am Main,  
vertreten durch die Geschäftsführung,

Antragstellerin zu 2.,

vom 02.10.2019 zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung  
des Mindestzugangspaketes der Betreiber der Schienenwege mit Wirkung ab dem  
13.12.2020 (TPS 2021),

Hinzugezogene:

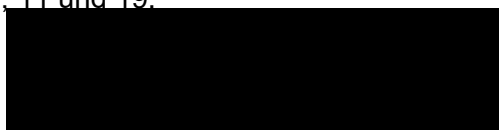
1. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Boschetsrieder Straße 69, 81379 München, vertreten durch die Geschäftsführung,
2. Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV e.V.), Wilmersdorfer Straße 50/51, 10627 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
3. boxXpress.de GmbH, Channel 3, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
4. Captrain Deutschland CargoWest GmbH, Am Grubenhof 2, 33330 Gütersloh, vertreten durch die Geschäftsführung,
5. CFL cargo Deutschland GmbH, Lise-Meitner-Straße 15, 24941 Flensburg, vertreten durch die Geschäftsführung
6. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,

7. DB Fernverkehr AG, Stephensonstraße 1, 60326 Frankfurt, vertreten durch den Vorstand,
8. DB Regio AG, Stephensonstraße 1, 60326 Frankfurt, vertreten durch den Vorstand,
9. FlixTrain GmbH, Karl-Liebknecht-Straße 33, 10178 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
10. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Werner-Seelenbinder-Straße 8, 99096 Erfurt,
11. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden, vertreten durch die Geschäftsführung,
12. KombiRail Europe B.V., Oudelandseweg 33, 3194 AR Hoogvliet-Rotterdam, Königreich der Niederlande, vertreten durch den Vorstand,
13. NETINERA Deutschland GmbH, Märkisches Ufer 34, 10179 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
14. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
15. NRS Nordic Rail Service GmbH, Einsiedelstraße 6, 23554 Lübeck, vertreten durch die Geschäftsführung,
16. ÖBB-Personenverkehr AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Republik Österreich, vertreten durch den Vorstand,
17. ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Möllendorffstraße 49, 10367 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
18. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
19. SBB Cargo Deutschland GmbH, Schifferstraße 166, 47059 Duisburg, vertreten durch Geschäftsführung,
20. Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Emilienstraße 15, 04107 Leipzig, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden,

– Verfahrensbevollmächtigte:

der Antragstellerin zu 2: DB Netz AG (Antragstellerin zu 1.)

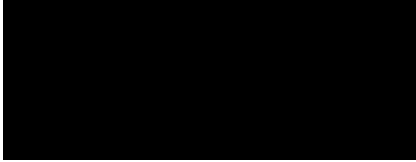
der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19:



der Hinzugezogenen zu 6, 7 und 8:



der Hinzugezogenen zu 9 und 18:



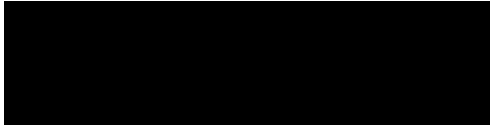
der Hinzugezogenen zu 10:



der Hinzugezogenen zu 12:



der Hinzugezogenen zu 20:



hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,  
den Beisitzer Wolfram Krick und  
den Beisitzer Jan Kirchhartz

auf die mündliche Verhandlung vom 19.11.2019

am 31.03.2020

beschlossen:

1. Die aus der Anlage 1 zu diesem Beschluss ersichtlichen Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen werden für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 genehmigt.
2. Die von den Antragstellerinnen gemäß Anlage 1 zum Genehmigungsantrag beantragten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 mit folgenden Änderungen genehmigt:

- a. Ziffer „6.1.2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

**SNB Ziffer 6.1.2.2.2. Schienenpersonenfernverkehr**

Dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne dieser SNB sind Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter/Nostalgie (Ziffer 6.2.1.2.7 der SNB) unabhängig von der Länge zugeordnet.

Abweichend hiervon werden durch zuständige Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellte Personenverkehrsdienste, die keine Schienenpersonennahverkehrsdienste sind (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2, Nr. 2 zweite Alternative ERegG), zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung wie Schienenpersonennahverkehre gemäß Ziffer 6.1.2.2.1 der SNB behandelt.

- b. Ziffer „6.2.1.2.5. Nacht“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

**SNB Ziffer 6.2.1.2.5. Nacht**

Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

- im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium), oder
- den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile ohne kommerziellen Halt vollständig durchfahren, erweitert um den ersten kommerziellen Halt vor Beginn und nach Ende der Nachtperiode,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt. Soweit eine Trasse unter Satz 1, 2. Alternative fällt, ist die Trasse auch dann dem Nachtsegment zuzuordnen (Vorrangkriterium), wenn gleichzeitig die Definition anderer zeitabhängiger Marktsegmente erfüllt ist.

- c. Ziffer „6.2.1.2.8 Punkt-zu-Punkt“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird mit Blick auf die Ausführungen zur Begrenzung auf vier Fahrten und dem Kriterium Punkt-zu-Punkt wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

**SNB Ziffer 6.2.1.2.8. Punkt-zu-Punkt**

[...]

**Kriterium Punkt-zu-Punkt**

[...]

Das Trassenangebot für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt steht unter der Bedingung, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, das u.a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiert, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens 4 Fahrten ~~anmeldet~~ durchführt. Ist zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, werden sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet.

[...]

- d. In den Ziffern „6.2.1.4.2 Gefahrgut“ und „6.2.1.4.3.1 Gefahrgutgüternahmeverkehr“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird jeweils der folgende Satz gestrichen: „Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen.“

**SNB Ziffer 6.2.1.4.2. Gefahrgut**

Das Marktsegment Gefahrgut umfasst alle Trassennutzungen bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportiert, vergleiche Richtlinie 402.0202A1 vgl. **Anlage 2.4.2 der SNB** und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet. ~~Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen.~~ [...]

**SNB Ziffer 6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahmeverkehr**

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahmeverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem ausschließlich gefährliche Güter (siehe 6.2.1.4.2) transportiert werden. ~~Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen.~~ [...]

- e. Ziffer „6.3.2.2 Entgelte für Angebotserstellung“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird nach der Darstellung der Berechnungsformel um folgenden Satz ergänzt: „Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV“ (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag).

**SNB Ziffer 6.3.2.2 Entgelt für Angebotserstellung**

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trasse multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

*Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten \* Trkm \* Anzahl der Verkehrstage*

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV.

[...]

- f. Die Regelung unter Ziffer „6.4.2 20-Stunden Regelung“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird gestrichen und die Ziffer wie folgt gefasst:

**SNB Ziffer 6.4.2 ~~20-Stunden-Regelung~~ bleibt frei**

- g. Ziffer „6.4.7 Entgelte für Angebotserstellung“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird nach der Darstellung der Berechnungsformel um folgenden Satz ergänzt: „Das Angebotsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV“ (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag).

**SNB Ziffer 6.4.7 Entgelt für Angebotserstellung**

[...]

Das Angebotsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Angebotsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Angebotsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV.

[...]

- h. Ziffer „6.4.8.1 Änderungen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird nach der Darstellung der Berechnungsformel um folgenden Satz ergänzt:

„Das Änderungsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV.“

**SNB Ziffer 6.4.8.1 Änderungen**

[...]

Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV. [...]

- i. Ziffer „6.4.8.2. Mindeststornierungsentgelt“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird nach der Darstellung der Berechnungsformel um folgenden Satz ergänzt: „Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV.“

**SNB Ziffer 6.4.8.2 Mindeststornierungsentgelt**

[...]

Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV. [...]

- j. Die Regelung unter Ziffer „6.4.8.4 Prozentuale Entgeltsätze nach Streitbelegungs- und Höchstpreisverfahren“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird gestrichen und die Ziffer wie folgt neu gefasst:

**~~SNB Ziffer 6.4.8.4 Prozentuale Entgeltsätze nach Streitbelegungs- und Höchstpreisverfahren~~ bleibt frei**

In diesem Zusammenhang wird zudem der entsprechende Verweis in Ziffer „4.6 Nichtnutzung und Stornierung“ gestrichen:

**SNB Ziffer 4.6 Nichtnutzung und Stornierung**

[...]

Wegen der Stornierung von Trassen gilt Ziffer 6.4.8, 6.4.8.2, 6.4.8.3 und ~~6.4.8.4~~ SNB.

3. Die Genehmigung steht unter dem Vorbehalt des vollständigen oder teilweisen Widerrufs für den Fall, dass der Gesetzgeber eine Regelung trifft, wonach die derzeit in § 37 ERegG geregelte Koppelung der Änderungsrate der Trassenentgelte im SPNV an die Entwicklung der Gesamtsumme der Regionalisierungsmittel verändert wird.
4. Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	9
I. Sachverhalt.....	15
II. Gründe .....	24
II. 1 Zuständigkeit und Verfahren .....	24
II. 2 Genehmigungspflichtigkeit .....	27
II. 3 Genehmigungsfähigkeit .....	28
II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens .....	30
II. 3.2 Segmente und Entgeltbildung im SPNV .....	32
II. 3.2.1 Segmente im SPNV .....	34
II. 3.2.2 Entgeltbildung Lasttrassen im SPNV.....	35
II. 3.2.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV .....	37
II. 3.3 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV.....	37
II. 3.3.4 Marktsegmente im SPFV .....	38
II. 3.3.4.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente].....	38
II. 3.3.4.2 Überprüfungs Kompetenzen zur Marktsegmentierung .....	40
II. 3.3.4.3 SPFV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.....	41
II. 3.3.4.4 Segment Nacht.....	45
II. 3.3.4.5 Segment Punk-zu-Punkt.....	48
II. 3.3.4.5.1 Kriterium der Vier-Fahrten-Grenze .....	50
II. 3.3.4.5.2 Kriterium der Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner 130 km/h .....	56
II. 3.3.4.5.3 Weitere Kriterien .....	57
II. 3.3.5 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV .....	57
II. 3.3.6 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV .....	61
II. 3.3.6.1 Vollkostenaufschlag Segment Punk-zu-Punkt .....	61
II. 3.3.6.2 Vollkostenaufschlag Segment Charter / Nostalgie .....	70
II. 3.3.6.3 Vollkostenaufschlag Segment Nacht .....	74
II. 3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV .....	75
II. 3.4.1 Marktsegmente im SGV .....	76
II. 3.4.1.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente.....	76
II. 3.4.1.2 Gefahrgutzüge.....	78
II. 3.4.1.3 Standardzug .....	81
II. 3.4.1.4 Lok/Leerfahrt .....	81
II. 3.4.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV .....	83
II. 3.4.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SGV.....	84
II. 3.4.3.1 Vollkostenaufschlag im Segment Standard.....	84
II. 3.4.3.1.1 Unzureichende Herleitung durch die Antragstellerinnen.....	85
II. 3.4.3.1.2 Initialer Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer .....	87

II. 3.4.3.1.3 Differenzierter Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer.....	88
II. 3.4.3.2 Weitere Aspekte der Aufschläge und Entgeltbildung im SGV .....	94
II. 3.4.3.2.1 Überprüfung gemäß Art. 106 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 AEUV.....	94
II. 3.4.3.2.1.1 Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere .....	95
II. 3.4.3.2.1.1.1 Definition der Preis-Kosten-Schere .....	96
II. 3.4.3.2.1.1.2 Prüfung im Rahmen der Genehmigung nach ERegG.....	96
II. 3.4.3.2.1.2 Zum Vorwurf des Ausbeutungsmisbrauchs.....	103
II. 3.4.3.2.1.2.1 Definition des Ausbeutungsmisbrauchs.....	104
II. 3.4.3.2.1.2.2 Prüfung im Rahmen der Genehmigung nach ERegG.....	104
II. 3.4.3.2.2 Umsatz im jeweiligen SGV-Marktsegment .....	104
II. 3.5 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte .....	105
II. 3.5.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge.....	105
II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge.....	108
II. 3.5.3 Förderung SGV und SPFV.....	110
II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten .....	111
II. 3.6.1 Verspätete Züge und 20-Stunden-Regelung .....	111
II. 3.6.1.1 Beabsichtigte Regelung.....	111
II. 3.6.1.2 Rechtliche Anforderungen .....	112
II. 3.6.1.3 Bewertung .....	114
II. 3.6.2 Entgelte für die Angebotserstellung.....	116
II. 3.6.2.1 Beabsichtigte Regelung.....	117
II. 3.6.2.2 Rechtliche Anforderung .....	118
II. 3.6.2.3 Bewertung .....	119
II. 3.6.3 Änderungsentgelte .....	121
II. 3.6.3.1 Beabsichtigte Regelung.....	122
II. 3.6.3.2 Rechtliche Anforderungen .....	123
II. 3.6.3.3 Bewertung .....	123
II. 3.6.4 Stornierungsentgelte .....	124
II. 3.6.4.1 Beabsichtigte Regelung.....	125
II. 3.6.4.2 Rechtliche Anforderungen .....	126
II. 3.6.4.3 Bewertung .....	128
II. 3.6.5 Stornierung nach Streitbeilegung und Höchstpreis.....	130
II. 3.6.5.1 Beabsichtigte Regelung.....	131
II. 3.6.5.2 Rechtliche Anforderungen .....	132
II. 3.6.5.3 Bewertung .....	132
II. 3.6.6 LA-TPS nach § 35 Abs. 2 ERegG .....	133
II. 3.6.6.1 Beabsichtigte Regelung.....	133
II. 3.6.6.2 Rechtliche Anforderungen .....	134

II. 3.6.6.3 Bewertung .....	134
II. 3.6.7 Leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG .....	135
II. 3.6.7.1 Sachverhalt und beabsichtigte Regelung .....	135
II. 3.6.7.2 Rechtliche Anforderungen .....	142
II. 3.6.7.3 Bewertung .....	143
II. 3.6.7.3.1 Eisenbahnrechtskonformität der vereinbarten Eckwerte.....	144
II. 3.6.7.3.2 Keine Vereinbarung über die Eckwerte im Übrigen .....	144
II. 3.6.7.3.3 Fiktion einer Vereinbarung über die Eckwerte im Übrigen .....	145
II. 3.6.7.3.4 Offene und angemessene Verhandlung über das Anreizsystem ....	146
II. 3.6.7.3.5 Hinreichende Sachgründe für die Zurückweisung weitergehender Forderungen .....	147
II. 3.6.7.3.5.1 Forderungen nach anderen Schwellenwerten für Unterwegsverspätungen und Pönalhöhen im SGV.....	147
II. 3.6.7.3.5.2 Forderung nach einem abstrakten Leistungsversprechen.....	151
II. 3.6.7.3.5.3 Forderung nach Alternativen zu einem Pönalsystem .....	152
II. 3.6.7.3.5.4 Forderung nach externer Streitbelegungsstelle .....	152
II. 3.6.7.3.5.5 Kodierungen und 4-Stunden-Regel.....	153
II. 3.6.7.3.5.6 Forderung nach besonderem IT-Tool .....	155
II. 3.7 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten.....	155
II. 3.8 Kostendeckungspflicht und Kostenübertragung.....	165
II. 3.8.1 Einhaltung der Kostendeckungspflicht.....	165
II. 3.8.2 Keine Anrechnung von Kostenunterdeckungen aus Vorjahren.....	167
II. 3.9 Darlegung der Entgeltgrundsätze .....	169
II. 4 Widerrufsvorbehalt und Zusicherung.....	170
II. 4.1 Hintergrund .....	170
II. 4.2 Zulässigkeit des (Teil-) Widerrufsvorbehalts .....	171
II. 4.3 Entbehrlichkeit einer weiteren Präzisierung des Vorbehalts.....	173
II. 4.4 Keine Zusicherung der oder Absichtserklärung zur Rücknahme der hiesigen Genehmigung.....	174
II. 5 Darstellung der voraussichtlichen Entgelte nach Änderung des ERegG .....	178
II. 6 Kosten .....	181
Rechtsbehelfsbelehrung.....	181
Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste .....	182
Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer .....	192
Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag.....	193
Anlage 4 – Deklaratorisch: Entgeltliste bei Preisbildung SPNV +1,8% p.a. ....	194

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag .....	17
Tabelle 2 – Übersicht Tenorziffern und Abhandlung im Beschluss .....	29
Tabelle 3 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SPNV [€/Trkm].....	33
Tabelle 4 – Entwicklung der Regionalisierungsmittel in Mio. EUR .....	35
Tabelle 5 – Beantragte und genehmigte Preise im SPFV [€/Trkm] .....	38
Tabelle 6 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SPFV [€/Trkm].....	58
Tabelle 7 – UKZ im SPFV TPS 2020 zu Antrag TPS 2021 [€/Trkm] .....	59
Tabelle 8 – Änderungen UKZ im TPS 2021 zu TPS 2020 nach Bereichen [Basis: €/Trkm] ..	59
Tabelle 9 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm] .....	61
Tabelle 10 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt.....	66
Tabelle 11 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm].....	75
Tabelle 12 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SGV [€/Trkm].....	83
Tabelle 13 – UKZ im SGV TPS 2020 zu Antrag TPS 2021 [€/Trkm].....	83
Tabelle 14 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm] .....	84
Tabelle 15 – Modellsegmente Studie BVU (2016) .....	87
Tabelle 16 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018 ....	88
Tabelle 17 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard .....	89
Tabelle 18 – Zuordnung Gutarten zu Segmenten .....	90
Tabelle 19 – Übersicht Tabellen aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030.....	92
Tabelle 20 – Zuordnung Transportleistung Segment Standard [Mrd. tkm] .....	93
Tabelle 21 – Erlösniveau Hinzugezogene zu 6.....	101
Tabelle 22 – Kostenniveau NE-EVU SGV .....	101
Tabelle 23 – Wettbewerbsentwicklung SGV .....	102
Tabelle 24 – Relative Preisauflschläge und umgekehrte Preiselastizitäten.....	107
Tabelle 25 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2020 zu 2021.....	109
Tabelle 26 – Grundlage Kappungsgrenze Angebotserstellung .....	120
Tabelle 27 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungsentgelte.....	124
Tabelle 28 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt ....	125
Tabelle 29 – Grundlage Kappungsgrenze Stornierung .....	129
Tabelle 30 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin.....	157
Tabelle 31 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß der Antragstellerinnen .....	157
Tabelle 32 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer .....	158
Tabelle 33 – Vergleich Entgelte und Erlöse je Verkehrsdienst.....	178

Tabelle 34 – Vergleich Entgelte SPNV Lastfahrten [€/Trkm].....	179
Tabelle 35 – Vergleich Entgelte SPNV Leefahrten [€/Trkm] .....	179
Tabelle 36 – Vergleich Entgelte SPFV [€/Trkm].....	179
Tabelle 37 – Vergleich Entgelte SGV [€/Trkm] .....	180

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung .....16  
Abbildung 2 – Schwerpunkte der Anhörungsschreiben im Verfahrensverlauf .....18

## I. Sachverhalt

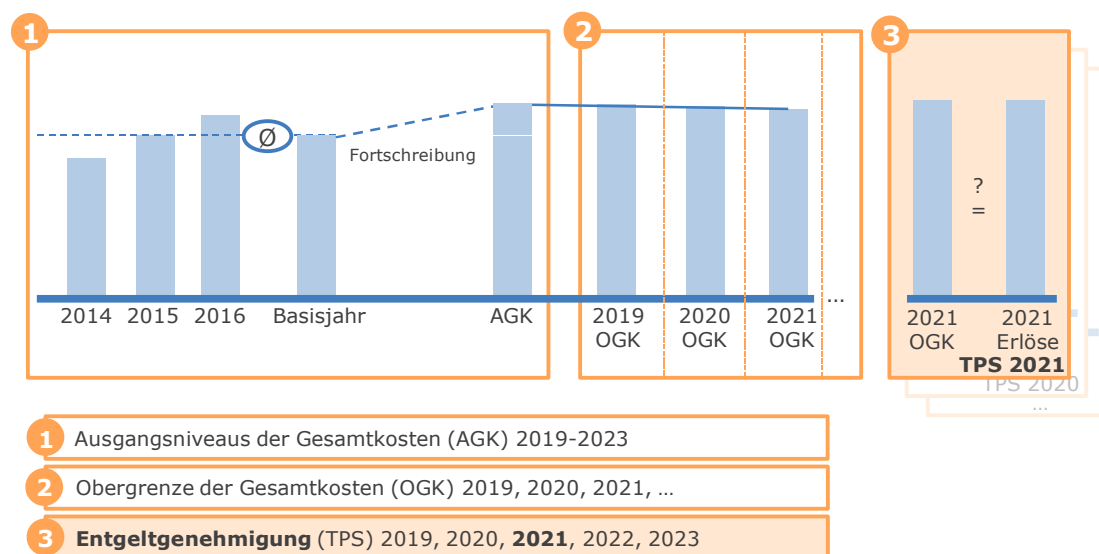
Die Antragstellerinnen gehören beide zum Konzern der Deutsche Bahn AG. Sie betreiben gemeinsam das mit Abstand größte Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland.

Durch das am 02.09.2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) wurde eine gesetzliche Anreizsetzung zur Reduzierung von Kosten und zur Steigerung von Verkehrsmengen eingeführt. Die Anreizsetzung soll über eine Regulierungsperiode von fünf Jahren erfolgen. Die erste Regulierungsperiode umfasst die Netzfahrplanjahre 2019 bis 2023.

Vor Beginn einer Regulierungsperiode erfolgt eine einmalige Feststellung der durchschnittlichen Kosten und Verkehrsmengen der jeweiligen Betreiber der Schienenwege für einen Bezugszeitraum von einem bis zu fünf abgeschlossenen Geschäftsjahren der Vergangenheit (Basisjahr). Der relevante Zeitraum ist von der Bundesnetzagentur festzulegen. Ausgehend vom Basisjahr erfolgt die Festlegung des sogenannten Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (Schritt 1). Die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten für die Antragstellerinnen erfolgte mit Beschluss der Beschlusskammer vom 28.06.2017 (BK10-17-0001\_E). Das Ausgangsniveau der Gesamtkosten wurde auf 5.307 Mio. EUR festgelegt. Diese Entscheidung ist noch nicht bestandskräftig.

Ausgehend vom Ausgangsniveau der Gesamtkosten wird eine Obergrenze der Gesamtkosten für jede Netzfahrplanperiode gebildet (Schritt 2). Die Obergrenze errechnet sich aus dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten zuzüglich einer Preissteigerungsrate und abzüglich einer Produktivitätsfortschrittsrate. Gegebenenfalls sind hier weitere Anpassungen möglich. Die Obergrenze der Gesamtkosten für das Jahr 2021 für die Antragstellerinnen wurde ursprünglich mit Beschluss der Beschlusskammer vom 22.07.2019 auf 5.193 Mio. EUR festgelegt (BK10-19-0031\_E). In demselben Beschluss sagte die Beschlusskammer den Antragstellerinnen unter Tenorziffer 2 zu, ungeachtet einer zwischenzeitlich eingetretenen Bestandskraft die festgelegte Obergrenze der Gesamtkosten nach der dortigen Tenorziffer 1 aufzuheben und die Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 hinsichtlich der Berücksichtigung einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung nach § 25 Abs. 3 ERegG neu zu bestimmen, sofern die Betroffenen mit der Bundesrepublik Deutschland eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung gemäß § 29 Abs. 2 ERegG abschließen, sie bis spätestens zum 24.01.2020 gemäß § 30 ERegG die Anerkennung der getroffenen Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung beantragen, die Vereinbarung bis zum 27.03.2020 als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt wird bzw. als anerkannt gilt und die in § 25 Abs. 3 genannten Voraussetzungen für eine Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode gegeben sind. Die Entscheidung ist bestandskräftig.

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung



Das vorliegende Verfahren betrifft die Entgeltgenehmigung (Schritt 3). Die Entgelte in einer Netzfahrplanperiode sind im Rahmen der jährlichen Entgeltgenehmigung genehmigungsfähig, wenn sie den gesetzlich vorgesehenen Preisbildungsgrundsätzen folgen und zudem einerseits die kalkulatorischen Erlöse, die sich aus einer Multiplikation der derart gebildeten Preise mit den auf das Basisjahr bezogenen Verkehrsmengen ergeben, die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen und es andererseits nicht zu einer unerlaubten Unterdeckung der Gesamtkosten des Mindestzugangspakets kommt.

Mit Schreiben vom 02.10.2019, am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, beantragen die Antragstellerinnen sinngemäß,

die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte zu genehmigen sowie den im Fahrplanjahr 2018/2019 von der dortigen Kostenunterdeckung betroffenen Kostenteil (208 Mio. EUR) und den im Fahrplanjahr 2019/2020 von der dortigen Kostenunterdeckung betroffenen Kostenteil (66 Mio. EUR) der Obergrenze der Gesamtkosten 2021 zuzuordnen.

Die Antragsunterlagen umfassen neben dem eigentlichen Antragschreiben insgesamt zehn Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Zu diesen Anlagen zählen neben den beabsichtigten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) in mehreren Versionen sowie deren Anlagen und dem betrieblich-technische Regelwerk (BTR) die Stellungnahmen der Zugangsberechtigten aus dem Stellungnahmeverfahren nach § 19 Abs. 1 ERegG sowie deren Auswertung. Des Weiteren begründen die Antragstellerinnen die vorgenommene Marktsegmentierung und legen ein Fachkonzept im Hinblick auf die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten vor, ergänzt um mehrere elektronische Auflistungen bzw. Berechnungen der wesentlichen Parameter. Daneben reichen die Antragstellerinnen eine Beschreibung der Vollkostenaufschläge ein, mit denen die übrigen Kosten gedeckt werden sollen. Ferner liegt den Anträgen ein Geschäftsbericht der DB Fernverkehr für das Jahr 2018 bei, ebenso ein im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellter Tabellenband zur Mobilität in Deutschland sowie jeweils ein Gutachten zu Tragfähigkeiten im Personen- und Güterverkehr.

Hinsichtlich der Validierung ausgewählter Komponenten des Trassenpreissystems fügen die Antragstellerinnen eine Studie des Marktforschungsinstituts Produkt + Markt und eine Stellungnahme des Unternehmens TRIMODE bei. Die Darstellung der Bemessung der Vollkostenaufschläge und Endpreise erfolgt in Anlage 6c, Anhang 7, dem sogenannten Mastermodell.

Die Antragsunterlagen umfassen ebenso eine Herleitung der Entgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und neben Erläuterungen zu Schwärzungen eine Darstellung des Anreizsystems. Abschließend reichen die Antragstellerinnen Listen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughaltern ein.

**Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag**

<b>Anlagen</b>	<b>Beschreibung</b>
Entwurf SNB 2021 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1
Änderungen/Neufassung netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk	Anlage 2
Darstellung SNB 2021 zur Stellungnahme / Änderungssynopse	Anlage 3
Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 4
Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten / Darstellung Änderungen	Anlage 5
Begründung der Marktsegmentierung	Anlage 6a
Fachkonzept unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ)	Anlage 6b
Übersicht uKZ 2016-2018	Anlage 6b, Anhang 1
eDOK uKZ 2016	Anlage 6b, Anhang 2
eDOK uKZ 2017	Anlage 6b, Anhang 3
eDOK uKZ 2018	Anlage 6b, Anhang 4
Regressionsdaten uKZ 2016	Anlage 6b, Anhang 5
Regressionsdaten uKZ 2017	Anlage 6b, Anhang 6
Regressionsdaten uKZ 2018	Anlage 6b, Anhang 7
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 6c
Geschäftsbericht DB Fernverkehr 2018	Anlage 6c, Anhang 1
Studie MiD 2017, Tabellenband	Anlage 6c, Anhang 2
Gutachten TNS, Tragfähigkeiten SPV	Anlage 6c, Anhang 3
Gutachten BVU, Tragfähigkeiten SGV	Anlage 6c, Anhang 4
Studie SRP PuM Abschlussbericht DB Netz	Anlage 6c, Anhang 5
Stellungnahme TTS	Anlage 6c, Anhang 6
Mastermodell_TPS2021	Anlage 6c, Anhang 7
Herleitung Entgelthöhen SPNV	Anlage 7
Erläuterung der Schwärzungen	Anlage 8
Darstellung des Anreizsystems	Anlage 9
Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter in Deutschland	Anlage A

Mit Schreiben vom 02.10.2019 hat die Beschlusskammer den Eingang des Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltmaßnahmen sind am 02.10.2019 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur ([www.bnetza.de](http://www.bnetza.de)) veröffentlicht worden. Hierbei ist eine Frist bis zum 16.10.2019 gesetzt worden, binnen derer Hinzuziehungsanträge zu stellen waren. Für die Abgabe von Stellungnahmen der Hinzugezogenen zu den veröffentlichten Unterlagen ist ebenfalls eine Frist bis zum 16.10.2019 festgesetzt worden. Innerhalb der genannten Frist sind 20 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden. Zwei Anträge auf Hinzuziehung wurden als verfristet abgelehnt.

Mit Schreiben vom 18.10.2019 und 31.10.2019 haben die Antragstellerinnen auf Übertragungsfehlern basierende divergierende Angaben in ihrem Antrag korrigiert.

Im Rahmen des Verfahrensverlaufs hat die Beschlusskammer sieben Auskunftsersuchen in Form von Anhörungen an die Antragstellerinnen übersandt. Die Anhörungsschreiben sind von den Antragstellerinnen innerhalb der gesetzten Fristen beantwortet worden. In Abbildung 2 sind die thematischen Schwerpunkte der jeweiligen Anhörungersuchen dargestellt.

Abbildung 2 – Schwerpunkte der Anhörungsschreiben im Verfahrensverlauf

Nummer Anhörungsschreiben	1	2	3	4	5	6	7
SPNV	●						
SPFV		●	●	●	●	●	●
SGV	●		●	●		●	
Segmentierungsabgrenzungen	●	●		●			●
UKZ			●			●	
Vollkostenaufschläge / Preisbildung	●	●		●	●	●	
Anreizsystem zur Verringerung von Störungen	●	●	●			●	●
Weitere Entgeltkomponenten (Storno, etc.)	●	●	●			●	
Referenzerlösobergrenze / Übergreifendes		●		●		●	
Richtlinientexte, Anlagen	●		●				
Antragssystematik und Sonstiges	●		●			●	

Die Hinzugezogenen haben sich in mehreren Schreiben zur Herleitung der zur Genehmigung vorgelegten Entgelte und Entgeltgrundsätze geäußert. Dabei geht es vorrangig um folgende Aspekte:

Die Hinzugezogene zu 10 kritisiert die angebliche Bevorzugung des SPFV und SGV durch Expresstrassen gegenüber dem SPNV.

Im Schienenpersonenfernverkehr kritisieren die Hinzugezogenen zu 9, 16 und 18 die Abgrenzung des Segments „Nacht“. Während die Hinzugezogenen zu 9 und 18 sich dabei – neben der Kritik an der Marktsegmentabgrenzung generell – für eine Erweiterung des Zeitkriteriums unter Berücksichtigung der überwiegenden Nutzung von Schlaf- und Liegewagen aussprechen, betont die Hinzugezogene zu 16 – vor allem unter Hinweis auf ihr Nightjet-Angebot – ihre Forderung nach einer durchgehenden Abgrenzung anhand des Anteils an Schlaf- und Liegewagen (50%-Regel) vor dem Hintergrund der aus ihrer Sicht problematischen Abgrenzung zum „Punkt-zu-Punkt“-Segment.

Auch sehen die vorgenannte Hinzugezogenen die Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ als kritisch an. Aus Sicht der Hinzugezogenen zu 16 sei hier spiegelbildlich die Abgrenzung zum Nachtverkehr unzureichend. Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 kritisieren vor allem die von den Antragstellerinnen verwendete Vier-Fahrten-Grenze und die Ausstrahlungswirkung der Überschreitung dieser Grenze auch auf nicht überlagerte Abschnitte des Zuglaufs. Daneben halten sie auch eine Anpassung des Geschwindigkeitskriteriums für notwendig. Darüber hinaus sei für die Segmentierung im Hinblick auf die relative Markttragfähigkeit auf die „Ist-Daten“ für das Jahr 2018 abzustellen.

Auch die Entgeltbildung im Schienenpersonenfernverkehr ist auf Kritik gestoßen.

So weisen die Hinzugezogenen zu 9 und 18 in Bezug auf den Vollkostenaufschlag im Segment „Charter/Nostalgie“ darauf hin, dass die beantragte minimale Entgeltabsenkung gegenüber dem TPS 2020 nicht ausreiche, um die Grenze der absoluten Markttragfähigkeit einzuhalten. Vielmehr seien Entgelte auf dem Niveau des TPS 2019 erforderlich. Zusammen mit der Hinzugezogenen zu 16 sind sie der Auffassung, dass die Steigerungen der Entgelte im Segment „Punkt-zu-Punkt“ überhöht seien. Die Hinzugezogene zu 16 verweist an dieser Stelle unter Bezugnahme auf die Schwierigkeit der Abgrenzung des Segments „Nacht“ vom Segment „Punkt-zu-Punkt“ ergänzend darauf hin, dass ihre Nachtzüge aufgrund dieser Steigerung keine Tragfähigkeit für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ aufweisen könnten. Aus ihrer Sicht sei der von der Antragstellerin zu 1 genannte Wert für einen Durchschnittsertrag von [REDACTED] je Zugkm im Segment „Punkt-zu-Punkt“ nach unten zu korrigieren. Sollte der Wert dagegen auf einem deutlich höheren durchschnittlichen Erlös der sonstigen in diesem Marktsegment befindlichen Anbieter beruhen, unterstütze dies ihre Forderung nach der Gründung eines eigenständigen Nachtreisezug-Segments unabhängig von der Tageszeit. Auch schlägt die Hinzugezogene eine weitergehende Entlastung der Nachtreisezüge vor, wonach Züge, die dem Segment „Nacht“ vollständig zuzuordnen wären, nur nach den unmittelbaren Kosten der Zugfahrt bepreist werden sollten. Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 verweisen auf die Notwendigkeit einer Berechnung anhand von „IST-Zahlen“ aus 2018 ohne Einbeziehung von „Forecast-Daten“.

Im Bereich der Segmentbildung des Schienengüterverkehrs sehen die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 11 und 19 die Aufnahme einer Regelung für das Segment Gefahrgut, wonach der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern auch das Mitführen von leeren Wagen erfasst, kritisch. Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9, 11, 18 und 19 monieren, dass im Bereich Lokfahrt für die Zuordnung die verkehrliche Einbindung der Trassennutzung ausschlaggebend sein solle. Nach Auffassung der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 sei nicht ersichtlich, warum auf die verkehrliche Einbindung der Trassennutzung und nicht die der Lokomotive abgestellt werde. Aus Sicht der Hinzugezogenen zu 9 und 18 dürfe es nur ein Marktsegment Lokfahrt für den gesamten Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr geben, da sich die Fahrten rein tatsächlich nicht voneinander unterscheiden. Anderenfalls müsse sich jedoch bei Abstellen auf die verkehrliche Einbindung dieser Bezug auch in der Entgelthöhe des Segments „Lok-/Leerfahrt SPV“ widerspiegeln.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 11 und 19 sprechen sich insgesamt gegen eine Erhöhung der Entgelte im Bereich des Schienengüterverkehrs aus. Aus Sicht der Hinzugezogenen zu 5 erzeuge die Gewährung einer Trassenpreisförderung unter gleichzeitiger Erhöhung der Trassenpreise im größten Marktsegment des SGV keine stärkere Wirkung für die Verkehrssteigerung und widerspreche auch § 3 ERegG. Nach Ansicht der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 erfolge der Vollkostenaufschlag im Standardsegment auf Basis falscher Annahmen. Zudem liege der Verdacht einer Margenbeschneidung und eines Ausbeutungsmisbrauchs nahe. Die Beschlusskammer sei insofern gehalten, die Einhaltung der Vorgaben aus Art. 102 und 106 AEUV zu überprüfen.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 9, 10, 11, 18 und 19 sprechen sich gegen die Höhe und die Gestaltung der Bepreisung bei Trassenstornierungen bzw. Trassenänderungen aus. Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9, 10, 11, 18 und 19 halten hinsichtlich der Stornierungsentgelte eine Deckelung für erforderlich und lehnen eine Streichung der Kappung ab. Unter anderem wurde hervorgehoben, dass Gründe für eine Verteuerung nicht ersichtlich seien. Im Hinblick auf das erhöhte Stornierungsentgelt verweisen die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 auf

ihre Ausführungen im Verfahren BK10-16-0008\_E und regen an, die Genehmigung unter Vorbehalt des Ausgangs des angestrebten Klageverfahrens vor dem VG Köln (Az.: 18 K 3175/17, 18 K 3176/17, 18 K 3157/17) zu stellen. Nach Auffassung der Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 9, 11, 18 und 19 seien die Regelungen zu prozentualen Entgeltsätzen nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren abzulehnen. Die Hinzugezogenen sprechen sich zudem gegen die Streichung der Kappung im Bereich der Angebotserstellung aus.

Nach Auffassung der Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 9, 11, 18 und 19 seien Neuverkehrsnachlässe auch bei Höchstpreisverfahren zu gewähren. Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 halten zudem den vorgesehenen Neuverkehrsnachlass in Höhe von 20 % für nicht gerechtfertigt und sprechen sich für eine Staffelung aus.

Die Hinzugezogene zu 10 sieht die Notwendigkeit einer von Zusatzkosten befreiten Regelung für Züge, die aufgrund von Baumaßnahmen weiter als im normalen Fahrplan fahren müssen. Sie kritisiert die Berechnung des vollständigen Trassenpreises für Umleitungstrecken bei Baumaßnahmen. Nur die beantragte Regeltrasse solle als Grundlage für die Trassenpreisbildung dienen. Auch die Entgeltregelung beim Busnotverkehr im Personenverkehr sei nicht nachvollziehbar. Sie spricht sich daneben für eine Verlängerung der maximalen Prüffrist für Rechnungen – insbesondere auf Grund der verstärkten Bautätigkeit – aus.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 11, 14 und 19 sind der Auffassung, dass das Anreizsystem nicht genehmigungsfähig sei, da es die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfülle, wobei die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 11 und 19 die Orientierung an der Endpünktlichkeit grundsätzlich begrüßen. .

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 sprechen sich zudem gegen die 20-Stunden-Regelung aus.

Im Hinblick auf die Obergrenze der Gesamtkosten seien nach Auffassung der Hinzugezogenen zu 9 und 18 Anreizsystem und Entgeltminderungen zudem nicht auf den Referenzerlös aufzuschlagen.

Den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen ist in der am 19.11.2019 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung auch Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme gegeben worden. Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll der öffentlichen mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

In der Folgezeit haben die Antragstellerinnen und Hinzugezogenen ihre jeweiligen Auffassungen auch schriftsätzlich vertieft.

Im Rahmen des schriftlichen Austauschs haben die Beteiligten teils geltend gemacht, dass ihre Stellungnahmen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthielten. Sie haben in diesen Fällen Fassungen der Stellungnahmen vorgelegt, die ohne Preisgabe von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden konnten. Das betrifft auch ein Schreiben der Hinzugezogenen zu 16 vom 28.10.2019, bei der Beschlusskammer eingegangen per E-Mail vom 30.10.2019, und ein Schreiben der Hinzugezogenen zu 9 und 18 vom 30.10.2019. Diesbezüglich haben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 05.11.2019, eingegangen am 06.11.2019, um Einsicht in die ungeschwärzte Fassung des Schreibens gebeten. Mit Zustimmung der Hinzugezogenen haben die Antragstellerinnen am 14.11.2019 weitgehend ungeschwärzte Unterlagen erhalten.

Mit Schreiben vom 25.11.2019 hat die Beschlusskammer den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen unter Erläuterung der hierfür ausschlaggebenden Gründe mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist bis zum 31.03.2020 verlängert werde.

Die Bundesnetzagentur hat den Eisenbahninfrastrukturbeirat in den Sitzungen vom 25.11.2019 und 28.01.2020 über das Verfahren unterrichtet und ihn zudem mit Schreiben vom 21.02.2020 gemäß § 79 ERegG angehört. Der Beirat hat keine Stellungnahme abgegeben.

Am 14.01.2020 hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), mit der Antragstellerin zu 1, der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn (DB) AG eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) geschlossen. Mit Schreiben vom 20.01.2020 haben die Antragstellerinnen die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung bei der Beschlusskammer beantragt. Die Beschlusskammer hat daraufhin unter dem BK10-20-0001\_E ein entsprechendes Verfahren eingeleitet. Zugleich hat die Beschlusskammer am 24.01.2020 unter dem BK10-20-0002\_E vorsorglich von Amts wegen ein Verfahren zur Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten 2021 eröffnet.

Nach Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt vom 12.03.2020 ist das fünfte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mit Rückwirkung zum 01.01.2020 in Kraft getreten (Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 11 v. 12.03.2020, S. 445 ff.). Das Gesetz enthält unter § 5 Abs. 11 ERegG eine Bestimmung, wonach die Länder ab dem Jahr 2020 zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Förderung des SPNV erhalten. Die Bundesregierung hat in diesem Zusammenhang gegenüber dem Bundesrat erklärt, durch eine noch in diesem Jahr erfolgende Änderung des ERegG in entgeltregulatorischer Hinsicht den status quo ante wieder herzustellen zu wollen (vgl. Protokollerklärung als Anlage 2 zum Protokoll der Bundesratssitzung vom 14.02.2020).

Im Vorgriff hierauf hatte die Beschlusskammer mit Schreiben vom 04.03.2020 die Verfahrensbeteiligten über die Auswirkungen der absehbaren Änderung des RegG auf die hiesige Genehmigung informiert. So hat sie namentlich auf die möglicherweise in Zukunft eintretende Änderung des mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Zusammenhang stehenden § 37 ERegG hingewiesen und dargelegt, welche Vorgehensweise aus ihrer Sicht als adäquate Reaktion auf diese gesetzgeberischen Entscheidungen gewertet werden könnte. Hierzu zählte namentlich eine Genehmigung unter Einbeziehung der durch das RegG hervorgerufenen Anhebung der Entgelte im SPNV bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte im SPFV und SGV, die Aufnahme eines Widerrufsvorbehalts für den Fall der Änderung des § 37 ERegG vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 sowie für den Fall, dass der Gesetzgeber vor Beginn dieser Netzfahrplanperiode eine Änderung des § 37 ERegG vornimmt, die Durchführung eines Verfahrens zur Aufhebung der jetzigen Genehmigung und Durchführung eines erneuten Genehmigungsverfahrens. Die Beschlusskammer hat die Verfahrensbeteiligten zeitgleich vorsorglich für eine erneute mündliche Verhandlung am 24.03.2020, 10:00 Uhr geladen und die Verfahrensbeteiligten aufgefordert, Stellung bis zum 09.03.2020 zur Vorgehensweise zu beziehen sowie anzuzeigen, falls eine mündliche Verhandlung für nötig erachtet wird.

Alle Verfahrensbeteiligten haben auf die Durchführung eines erneuten Termins zur mündlichen Verhandlung verzichtet.

Die Reaktionen der Verfahrensbeteiligten auf die Erläuterungen der Beschlusskammer zeigen ein gemischtes Bild:

Die Hinzugezogene zu 2 begrüßt die beabsichtigte Vorgehensweise der Beschlusskammer grundsätzlich, hält aber die Aufnahme eines Teilwiderufsvorbehalts für den Fall einer nicht rechtzeitigen gesetzgeberischen Entscheidung für erforderlich. Die Hinzugezogenen zu 3, 4,

11 und 19 sehen die Absenkungen im SGV und SPFV positiv, halten dagegen die Aufnahme eines Widerrufsvorbehalts für rechtswidrig. Für den Fall der Aufnahme eines solchen Vorbehalts wäre es jedenfalls erforderlich, diesen für den Fall vorzusehen, dass der Gesetzgeber vor Abschluss der Trassennutzungsverträge 2021 eine Änderung an § 37 ERegG vornimmt. Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 werfen im Zusammenhang mit der Genehmigungsfähigkeit die Frage nach der Rechtmäßigkeit der LuFV III und der OGK 2021 auf. Nach ihrer Ansicht werde die Genehmigung für das TPS 2021 rechtswidrig, sobald ein Gericht die Anerkennung der LuFV III und die Erhöhung der OGK 2021 aufheben würde. Danach sei eine Rücknahme mit Wirkung für die Vergangenheit zulässig. Sie bitten daher um die Zusicherung einer Rücknahme der Entgeltgenehmigung für das TPS 2021 mit Wirkung für die Vergangenheit für den Fall, dass es zu der vorgenannten Aufhebung kommt.

Die Beschlusskammer hat darüber hinaus per E-Mail vom 12.03.2020 dem Bundeskartellamt die Möglichkeit zur Stellungnahme in Bezug auf den durch die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 erhobenen Vorwurf der Preis-Kosten-Schere und des Ausbeutungsmisbrauchs gegeben. Das Bundeskartellamt hat per E-Mail vom 20.03.2020 in der Sache wie folgt Stellung genommen:

*„Nach Auffassung des Bundeskartellamtes sind die Trassenpreise einer kartellrechtlichen Überprüfung nach Art. 102 AEUV uneingeschränkt zugänglich. Als europäische Primärrechtsnorm schließt Art. 102 AEUV nicht nur die Lücken, die durch die Entgeltregulierung nicht bereits abgedeckt würden, sondern impliziert vielmehr zusätzliche Schranken für die Trassenpreise der (marktbeherrschenden) DB Netz AG.*

*Allerdings kann aus den Daten, die die Kanzlei OrthKluth vorgelegt hat, nach Einschätzung des Bundeskartellamtes nicht geschlossen werden, dass die von der DB Netz AG vorgelegten Trassenpreise für den Schienengüterverkehr tatsächlich einen Verstoß gegen Art. 102 AEUV darstellten. Vielmehr wäre eine detaillierte Prüfung insbes. von Kostendaten der DB Netz AG notwendig.*

*Ganz grundsätzlich kann aus der Tatsache, dass die Trassenpreise den Vorgaben des ERegG entsprechen, nicht zwingend geschlossen werden, dass die Trassenpreise auch kartellrechtskonform sind. Dies wird besonders deutlich am Beispiel einer nach Art. 102 AEUV für marktbeherrschende und vertikal integrierte Unternehmen verbotenen Preis-Kosten-Schere. Denn die BNetzA überprüft im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach dem ERegG lediglich die Trassen- und damit Vorleistungspreise. Die Frage, ob diese zusammen mit den Endkundenpreisen - also den Preisen, die die DB Cargo bei Kunden erhebt - eine Preis-Kosten-Schere i.S.d. Art. 102 AEUV bilden, kann insoweit nicht beantwortet werden.*

*Allerdings bliebe die Überprüfung, ob die Trassenpreise 2021 missbräuchlich i.S.d. Art. 102 AEUV sind, nach Auffassung des Bundeskartellamtes den Kartellbehörden vorbehalten.“*

Mit Beschluss vom 20.03.2020 ist die LuFV III insoweit als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt worden, als sie Regelungen für die zum Mindestzugangspaket gehörenden Schienenwege der Antragstellerinnen trifft (vgl. BK10-20-0001\_E). Mit Beschluss vom 25.03.2020 ist zudem die im Beschluss BK10-19-0031\_E vom 22.07.2019 vorgenommene Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 (OGK

2021) widerrufen und die besagte Obergrenze auf nunmehr 5.460 Mio. EUR festgelegt worden (vgl. BK10-20-0002\_E).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Ausführungen unter Ziffer II. sowie auf die Akten verwiesen.

## II. Gründe

Die Entgeltgenehmigung wird wie tenoriert erteilt; im Übrigen wird der Genehmigungsantrag abgelehnt.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 45 ERegG. Danach sind die Entgelte zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen.

### II. 1 Zuständigkeit und Verfahren

Zuständig für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 77 Abs. 1 Satz 1 ERegG eine Beschlusskammer der Bundesnetzagentur.

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden. Insbesondere ergeht die Entscheidung nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Sätze 1 und 2 ERegG). Eine öffentliche mündliche Verhandlung hat am 19.11.2019 stattgefunden (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG). Die Abstimms-, Auskunft- u. Informationspflichten nach § 77 Abs. 5 ERegG wurden beachtet.

Die Bundesnetzagentur hat die beantragten Entgelte am 02.10.2019 gemäß § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 16.10.2019 festgelegt, binnen derer Hinzuziehungsanträge gestellt werden konnten.

Die Hinzuziehungen sind ordnungsgemäß auf der Grundlage des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG erfolgt. Auf entsprechenden Antrag sind 20 Unternehmen, Personen oder Personenvereinigungen zum Verfahren hinzugezogen worden.

Mit ihrem Antrag haben die Antragstellerinnen zugleich die förmliche Beteiligung einer Vielzahl von Zugangsberechtigten sowie aller Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG beantragt. Zur näheren Bezeichnung der hinzuzuziehenden Unternehmen haben die Antragstellerinnen eine Liste aller vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlichten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter als Anlage A zur Unterrichtung eingereicht.

Soweit die Antragstellerinnen die förmliche Beteiligung der in Anlage A genannten Zugangsberechtigten nach § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG beantragt haben, könnte der Antrag dahingehend auszulegen sein, dass die Antragstellerinnen bereits von einer Beteiligung der in Anlage A genannten Zugangsberechtigten von Gesetzes wegen ausgehen. Dies ist unzutreffend. Nach § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG sind beteiligt lediglich „der Zugangsberechtigte“ bzw. „der beschwerdeführende Verband“. Angesprochen sind damit nur solche Zugangsberechtigten, die selbst einen Antrag oder eine Beschwerde bei der Bundesnetzagentur eingereicht haben bzw. in einen Zugangskonflikt verwickelt sind, nicht jedoch auch Dritte. Davon geht insbesondere auch § 46 Abs. 3 ERegG aus, in dem geregelt ist, dass eine Frist für Hinzuziehungsanträge nach § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG zu setzen ist. Einer solchen Frist bedürfte es nicht, wenn die überwiegende Mehrzahl aller Betroffenen bereits aus der Sache heraus Verfahrensbeteiligte wären.

Dagegen könnte der Antrag auch dahingehend auszulegen sein, dass eine Hinzuziehung der genannten Zugangsberechtigten zum Verfahren gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG begehrt wird. Auch der so verstandene Antrag ist abzulehnen.

Nach § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG sind nur solche Personen oder Personenvereinigungen beteiligt, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Regulie-

rungsbehörde auf „deren“ Antrag hinzugezogen hat. Danach ist der Hinzuziehungsantrag im Interesse der jeweiligen Zugangsberechtigten und durch diese selbst zu stellen. Dies folgt auch aus der Begründung des Regierungsentwurfs für § 77 ERegG. Danach erfolgt die Hinzuziehung in den Fällen des § 77 Abs. 3 Nr. 3 ERegG nur auf Antrag, weil der Kreis der „Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden“, nicht bestimmt genug ist, um als Behörde selbst (abschließend) entscheiden zu können, wer zu diesem Kreis gehört (vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 227). Dass die Zahl der Zugangsberechtigten unbestimmt ist, lässt sich auch anhand der eingereichten Unterlagen erkennen. So beinhaltet die von den Antragstellerinnen eingereichte Liste nur Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Aufgabenträger. Nicht abschließend benannt sind dagegen z. B. Zugangsberechtigte nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 b) ERegG.

Schließlich besteht auch kein Raum für eine notwendige Hinzuziehung nach § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG im Antragsverfahren. Nach dieser Norm ist – sofern der Ausgang des Verfahrens rechtsgestaltende Wirkung für einen Dritten hat – dieser auf Antrag als Beteiligter zu dem Verfahren hinzuzuziehen. Soweit er der Behörde bekannt ist, hat diese ihn über die Einleitung des Verfahrens zu benachrichtigen. Dabei kann offen bleiben, ob § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegend überhaupt anwendbar ist (vgl. zur Parallelvorschrift des § 134 TKG die Ausführungen des BVerwG, Beschluss 6 B 50.13 vom 22.07.2014, Rz. 6, und des VG Köln, Urteil 21 K 5400/14 vom 10.06.2015, Rz. 22f. (juris)). Denn jedenfalls setzt eine im Antragsverfahren erteilte notwendige Hinzuziehung einen Antrag des hinzuzuziehenden Dritten voraus (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Auflage 2015, § 13 Rz. 45 f.). Der „Antrag“ der Betroffenen ist kein solcher Antrag. Soweit dagegen Dritte – die analog § 46 Abs. 3 Satz 1 ERegG per Veröffentlichung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur über die Einleitung des vorliegenden Verfahrens benachrichtigt worden sind – Hinzuziehungsanträge gestellt haben, sind diese Anträge positiv beschieden worden.

Eine weitere förmliche Beteiligung der in Anlage A genannten Zugangsberechtigten sowie der für die Lastfahrten SPNV zuständigen Aufgabenträger gemäß § 77 Abs. 3 Nr. 1 ERegG war daher nicht notwendig.

Die den Beteiligten, sowohl den Antragstellerinnen als auch den Hinzugezogenen, im Beschlusskammerverfahren gemäß § 77 Abs. 3 ERegG einzuräumenden Beteiligtenrechte sind nicht dadurch unzulässig verkürzt worden, dass ihnen im Rahmen des Verfahrens teilweise nur solche Unterlagen – Antragsunterlagen und Stellungnahmen der Antragstellerinnen bzw. der Hinzugezogenen – zur Verfügung gestellt worden sind, in denen Passagen, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthalten, entnommen bzw. geschwärzt wurden. Im Übrigen wurde dem Verlangen der Antragstellerinnen nach Einsicht in ungeschwärzte Informationen mit Zustimmung der jeweiligen Hinzugezogenen allerdings auch im Wesentlichen entsprochen.

Von einer Beteiligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde i.S.d. § 9 Abs. 3 BEVVG wurde abgesehen, da die Entscheidung keine Bedeutung für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat. Dem Bundeskartellamt wurde im Sinne dieser Vorschrift per E-Mail vom 12.03.2020 Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt. Das Bundeskartellamt hat per E-Mail vom 20.03.2020 Stellung genommen.

Gemäß § 79 S. 4 ERegG gibt es ferner ein Anhörungsrecht des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei „grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt“. Die Unterrichtung des Eisenbahninfrastrukturbeirates ist in den Sitzungen am 25.11.2019 und 28.01.2020 erfolgt. Die Bundesnetzagentur hat den Ei-

senbahninfrastrukturbeirat zudem mit Schreiben vom 21.02.2020 gemäß § 79 ERegG angehört. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat keine Stellungnahme abgegeben.

## **II. 2 Genehmigungspflichtigkeit**

Die vorgelegten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind nach §§ 45, 46 ERegG genehmigungspflichtig.

Die vorliegende Prüfung erstreckt sich (allein) auf die beantragten Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes einschließlich der Entgeltgrundsätze. Das Mindestzugangspaket ergibt sich aus § 11 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 2 Nummer 1 zum ERegG. Damit werden die zur Genehmigung vorgesehenen Entgelte von den Entgelten für den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie für Zusatz- und Nebenleistungen abgegrenzt. Dabei muss im vorliegenden Zusammenhang nicht entschieden werden, ob – wofür einiges spricht – auch der Zugang zu Personenbahnsteigen zum Mindestzugangspaket zu zählen ist (vgl. EuGH, Urteil C-210/18 vom 10.07.2019 – Westbahn). Denn im vorliegenden Fall umfassen die insoweit maßgeblichen Beschreibungen der Leistungen, für die die verfahrensgegenständlichen Entgelte erhoben werden, gerade nicht den Zugang zu Personenbahnsteigen.

Zudem stellt die Regelung des § 11 Abs. 1 ERegG i.V.m. Anlage 2 Nummer 1 zum ERegG aber auch klar, dass alle Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes und deren Ergänzungen der Entgeltgenehmigung unterliegen. Neben dem Grundentgelt sind daher auch mögliche weitere Entgeltgestaltungsvarianten, wie umweltbezogene Aufschläge oder Anreizsysteme, von der Entgeltgenehmigung umfasst.

Das Entgeltgenehmigungsverfahren gemäß den §§ 45, 46 ERegG verdrängt das ansonsten für die Entgelte und die Entgeltgrundsätze des Mindestzugangspaketes einschlägige Überprüfungsverfahren nach § 73 ERegG. Hinsichtlich der übrigen Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) sind die Antragstellerinnen zur Unterrichtung der Bundesnetzagentur über beabsichtigte Änderungen verpflichtet. Dementsprechend haben die Antragstellerinnen des hiesigen Verfahrens die Bundesnetzagentur im Verfahren BK10-19-0212\_Z über die von ihnen mit Wirkung für die SNB 2021 beabsichtigten leistungsseitigen Bedingungsänderungen unterrichtet.

## II. 3 Genehmigungsfähigkeit

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

Die Prüfung durch die Beschlusskammer erfolgt dabei zunächst im Bereich der formalen Verfahrensvoraussetzungen. Anschließend erfolgt die Prüfung der verkehrsdienstspezifischen Entgeltbildungsaspekte (SPNV, SPFV, SGV). Dazu gehören u.a. die Prüfung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes im SPFV und SGV sowie die Auseinandersetzung mit den segmentspezifischen Markttragfähigkeiten. Darauf aufbauend erfolgt in einem weiteren Abschnitt die Prüfung der verkehrsdienstübergreifenden Entgeltbildungsaspekte. Dies betrifft insbesondere die Austarierung der Vollkostenaufschläge auf Grundlage der (vorher isoliert betrachteten) segmentspezifischen Markttragfähigkeiten<sup>1</sup>. Es folgt die Prüfung der Regelungen zu den sonstigen Entgeltkomponenten (bspw. Stornierungsentgelte), der Einhaltung der Regelungen zur Obergrenze der Gesamtkosten (Begrenzung des Entgeltniveaus) sowie die Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze.

Die Prüfung lässt sich auf dieser Grundlage systematisch in acht Teilbereiche aufteilen, die im Folgenden betrachtet werden:

- Prüfung der formalen Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens gemäß § 46 ERegG (vgl. II. 3.1)
- Prüfung der Entgeltbildung im SPNV gemäß § 37 Abs. 1 und 2 ERegG (vgl. II. 3.2)
- Prüfung der Entgeltbildung im SPFV gemäß §§ 34 Abs. 3 und 4, § 36 Abs. 1, 2 und 3 ERegG (vgl. II. 3.3)
- Prüfung der Entgeltbildung im SGV gemäß §§ 34 Abs. 3 und 4, § 36 Abs. 1, 2 und 3 ERegG (vgl. II. 3.4)
- Prüfung verkehrsdienstübergreifender Entgeltaspekte (Verhältnisse der Vollkostenaufschläge, Mengenprognose, Förderung von SGV und SPFV) gemäß § 36 Abs. 1 ERegG (vgl. II. 3.5)
- Prüfung der übrigen Entgeltgrundsätze gemäß der §§ 24; 31; 34 Abs. 1 und 2; 35; 36 Abs. 3 bis 6; 38; 39; 40 ERegG (vgl. II. 3.6)
- Prüfung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten gemäß § 26 Abs. 2 ERegG (vgl. II. 3.7)
- Kostendeckung bzw. Ausnahmen von der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 ERegG (vgl. II. 3.8)
- Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze gemäß Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG (vgl. II. 3.9).

Die Beschlusskammer hat den Antrag vor dem Hintergrund des Schreibens vom 20.12.2018 im Verfahren zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) und mit Blick auf das Antwortschreiben der Antragstellerinnen vom 20.12.2019 zum sechsten Anhörungsschreiben im hiesigen Verfahren so ausgelegt, dass der Fokus der Antragstellerinnen auf der Erzielung eines bestimmten

---

<sup>1</sup> Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit werden in den verkehrsdienstspezifischen Abschnitten zum SPNV, SPFV und SGV die Entgelte und ggf. beinhalteten Vollkostenaufschläge (SPFV, SGV) bereits unter Berücksichtigung der (später erläuterten) verkehrsdienstübergreifenden Prüfungen dargestellt.

Zielerlöses (bestimmt durch die mitgeteilten Entgelthöhen und die Mengen des Basisjahres) einerseits und einer Genehmigung der Entgeltbildungssystematik andererseits liegt. Die beantragten Entgelte ergeben sich aus der Kombination des begehrten Zielerlöses und der beantragten Entgeltbildungssystematik, so dass ihrer Ausweisung im Genehmigungsantrag im Wesentlichen eine deklaratorische Bedeutung zukommt.

Diese Auslegung entspricht der Formulierung in § 45 Satz 2 ERegG, wonach die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze zu erteilen ist, soweit die „Ermittlung“ der Entgelte den im Einzelnen benannten Anforderungen entspricht. Auch der Gesetzgeber misst der Ermittlung der Entgelte und nicht der Höhe der Einzelentgelte daher die entscheidende Bedeutung zu.

Die Beschlusskammer hat in der Folge bei ihrer Entscheidung bei allen relevanten Prüfungsfragen im Wesentlichen die Entgeltbildungssystematik der Antragstellerinnen zu Grunde zu legen. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Ermittlung der Entgelte durch den Infrastrukturbetreiber erfolgt (vgl. EUGH, Urteil C-556/10 vom 28.02.2013, Rz. 82 ff.). Bezüglich der Aspekte, die der Prüfung der Bundesnetzagentur nicht standgehalten haben, hat die Beschlusskammer die Entgeltbildungssystematik entsprechend korrigiert und das sich aus der Anwendung der korrigierten Entgeltbildungssystematik der Antragstellerinnen ergebende Entgelt genehmigt. Dieses Entgelt ist im Einzelfall höher als das im Entgeltgenehmigungsantrag ausgewiesene Einzelentgelt. Durch die Vorgehensweise der Beschlusskammer wird jedoch sichergestellt, dass dem Willen der Antragstellerinnen auf einen bestimmten beantragten Zielerlös und einer bestimmten beantragten Entgeltbildungssystematik möglichst weitgehend entsprochen werden kann.

Nachrichtlich: Die für die Tenorierung entscheidenden Aspekte werden an folgenden Stellen erörtert:

**Tabelle 2 – Übersicht Tenorziffern und Abhandlung im Beschluss**

<b>Tenor</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Abschnitt Beschluss</b>
Ziffer 1	Entgeltanpassungen	Anlage 1
	- Anpassung SPNV wg. erhöhter Regionalisierungsmittel	II. 3.2.2 f.
	- Anpassung SPNV Last wg. sonstiger Verkehre im öffentlichen Auftrag	II. 3.2.2
	- Anpassung Tragfähigkeit SPFV Punkt-zu-Punkt	II. 3.3.6.1
	- Anpassung Tragfähigkeit SGV Standard	II. 3.4.3.1
	- Austarierung der Vollkostenaufschläge im SPFV und SGV	II. 3.5.1
Ziffer 2a	SNB 6.1.2.2.2 Einordnung SPFV im öffentlichen Auftrag	II. 3.3.4.3
Ziffer 2b	SNB 6.2.1.2.5. Segmentabgrenzung SPFV Nacht	II. 3.3.4.4
Ziffer 2c	SNB 6.2.1.2.8. Segmentabgrenzung SPFV Punkt-zu-Punkt	II. 3.3.4.5
Ziffer 2d	SNB 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. Segmentabgrenzung SGV Gefahrgut	II. 3.4.1.2
Ziffer 2e	SNB 6.3.2.2 Entgelte für Angebotserstellung	II. 3.6.2
Ziffer 2f	SNB 6.4.2 Verspätete Züge und 20-Stunden Regelung	II. 3.6.1
Ziffer 2g	SNB 6.4.7 Entgelte für Angebotserstellung (Nichtannahme Trasse)	II. 3.6.2
Ziffer 2h	SNB 6.4.8.1 Änderungsentgelte	II. 3.6.3
Ziffer 2i	SNB 6.4.8.2 Mindeststornierungsentgelte	II. 3.6.4
Ziffer 2j	SNB 6.4.8.4 u. w. Stornierung nach Streitbeilegung und Höchstpreis	II. 3.6.5
Ziffer 3	(Teil-) Widerrufsvorbehalt Entgelte SPNV / Regionalisierungsmittel	II. 4
Ziffer 4	Ablehnung übriger Anträge	

## II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens

Die formalen Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens liegen vor.

Es begegnet zunächst keinen durchgreifenden Bedenken, wenn die Antragstellerinnen gemeinsam einen Antrag auf Genehmigung der Entgelte stellen.

Gemäß § 45 Abs. 1 ERegG sind die Entgelte eines Betreibers der Schienenwege von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. In diesem Sinne sind die Antragstellerinnen als einheitlicher Betreiber der Schienenwege zu betrachten. Gemäß § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7 AEG ist ein Betreiber der Schienenwege jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung der Eisenbahnanlagen, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen. Nach Umsetzung des sogenannten vierten Eisenbahnpakets in nationales Recht umfasst der Betrieb der Eisenbahnanlagen gemäß § 2 Abs. 7b AEG die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Wegeentgelten. Alle drei genannten Aspekte obliegen hinsichtlich der Strecken der Antragstellerin zu 2. der Antragstellerin zu 1.

So heißt es etwa auf den Internetseiten der Kurhessenbahn (einem organisatorischen Teil – sogenanntes RegioNetz – der Antragstellerin zu 2.):

„Die Trassenvergabe erfolgt ausschließlich durch den Vertrieb der DB Netz AG.“<sup>2</sup>

Für die anderen Regio-Netze finden sich ähnliche Formulierungen auf den jeweiligen Internetseiten.

Die Antragstellerin zu 2. ist zudem zwar formal ein gesellschaftsrechtlich eigenständiges Unternehmen, sie ist aber eine einhundertprozentige Tochter der Antragstellerin zu 1.. Die Antragstellerin zu 1. hat aufgrund eines mit der Antragstellerin zu 2. geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags jederzeit die Möglichkeit, die Führung der Geschäfte der Antragstellerin zu 2. zu bestimmen. Nach § 1 Nr. 1 dieses Vertrags unterstellt die Antragstellerin zu 2. die Leitung ihrer Gesellschaft der Antragstellerin zu 1. Der Vorstand der Antragstellerin zu 1. ist demgemäß berechtigt, der Geschäftsführung der Antragstellerin zu 2. hinsichtlich der Leitung der Gesellschaft Weisungen zu erteilen. Zum Gegenstand des Unternehmens der Antragstellerin zu 2. zählen ausweislich der Angaben im Handelsregister (Handelsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main, Nr. 51854) das Betreiben und die Vermarktung eigener oder fremder Eisenbahninfrastruktur, die Betriebsführung von Schienenwegen einschließlich Betriebsleit- und Sicherheitssystemen, die Planung, Errichtung und Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur sowie die Erledigung aller damit unmittelbar oder mittelbar zusammenhängender Geschäfte. Zu all diesen Tätigkeiten besteht mithin ein Weisungsrecht der Antragstellerin zu 1. Das bedeutet, dass das Letztentscheidungsrecht hinsichtlich der in § 1 Abs. 4 ERegG i. V. m. § 2 Abs. 7 AEG für die Eigenschaft eines Betreibers der Schienenwege als relevant erachteten Aspekte bei der Antragstellerin zu 1. liegt. Die Antragstellerin zu 2. ist daher kein eigenständiger Betreiber der Schienenwege.

Wie in anderen Regulierungsbereichen, so gilt zudem auch im Eisenbahnregulierungsrecht, dass der Unternehmensbegriff funktional und damit weit auszulegen ist, um die Regulie-

---

<sup>2</sup> Vgl. [https://www.bahn.de/kurhessenbahn/view/wir/schienenetz\\_nutzungsbedingungen.shtml](https://www.bahn.de/kurhessenbahn/view/wir/schienenetz_nutzungsbedingungen.shtml) (abgerufen am 30.03.2020).

rungsziele möglichst umfassend zu verwirklichen (vgl. Holznagel/Schulz, MMR 2002, 364, 365; Badura, in: Badura/v. Danwitz/Herdegen/Sedemund/Stern, Beck'scher PostG-Kommentar, 2. Aufl., 2004, § 45, Rn. 10). Das Regulierungsrecht ist Sonderkartellrecht und damit ein spezieller Teil des Wettbewerbsrechts. Im Rahmen des Wettbewerbsrechts gilt nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, dass der Unternehmensbegriff jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit umfasst, unabhängig von ihrer Rechtsform (vgl. EuGH, Urteil vom 10.01.2016, Rs. C-222/04, Rn. 107 (juris) m.w.N.). Die Antragstellerinnen sind aus den bereits dargelegten Gründen im vorstehenden Sinne als eine Einheit anzusehen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt.

Die einheitliche Betrachtung der Antragstellerinnen ist zudem zwingend geboten, weil es andernfalls einem Betreiber der Schienenwege möglich wäre, sich durch die Gründung kleinster unselbständiger Tochterunternehmen, die dann in den Anwendungsbereich einer Befreiungsvorschrift des § 2 ERegG fielen, der Regulierung zu entziehen.

Schließlich spricht für eine einheitliche Betrachtung, dass sich die Antragstellerin zu 2. in den jüngsten Verwaltungsverfahren, an denen sie beteiligt ist, immer durch die Antragstellerin zu 1. hat vertreten lassen, soweit der Betrieb der Schienenwege betroffen war.

Auch im Rahmen einer Kontrollüberlegung zeigt sich, dass der Antrag der Antragstellerinnen nicht anders verstanden werden kann, als dass ein gemeinsamer Betreiber der Schienenwege vorliegt. Würden zwei Betreiber der Schienenwege im regulatorischen Sinn vorliegen, müssten sämtliche Kosten- und Preisbetrachtungen für die Unternehmen getrennt vorgenommen und letztere wie zwei vollständig eigenständige Betreiber der Schienenwege behandelt werden. Ein solches Vorgehen haben die Antragstellerinnen weder angewandt noch beantragt. Im Gegenteil differenzieren die Antragstellerinnen selbst nicht (durchgängig) zwischen den Unternehmen, sondern begreifen die Unternehmen ebenfalls als Einheit.

Durch den gemeinsamen Antrag aller juristischen Personen des Betreibers der Schienenwege wird sichergestellt, dass ein einheitlicher Antrag vorliegt. Aus Sicht der Beschlusskammer ist ein gemeinsamer Antrag gleichwohl nicht zwingend erforderlich, soweit der Antrag für den Betreiber der Schienenwege gestellt wird.

Auch die übrigen formalen Anforderungen sind erfüllt:

Gemäß § 46 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung der Entgelte mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach Anlage 3 Nummer 3 Satz 3 ERegG bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen.

Die Frist, binnen derer Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen gestellt werden können, endet gemäß Anlage 8 Ziffer 3 ERegG am zweiten Montag im April um 24:00 Uhr. Gemäß § 19 Abs. 3 i. V. m. Anlage 3 Ziffer 3 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.3 der SNB 2021 i. V. m. mit Anlage 8 Ziffer 3 ERegG endet die Frist binnen der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bei den Antragstellerinnen gestellt werden können (feiertagsbedingt) am Dienstag, den 14.04.2020. Damit fällt das Ende der Frist des § 46 Abs. 1 ERegG zur Stellung von Genehmigungsanträgen (sechs Monate vor der Trassenbestellfrist) auf den 14.10.2019. Diese Frist wurde eingehalten.

Die Antragstellerinnen haben die beabsichtigten Entgeltgrundsätze nach Durchlaufen des gemäß § 19 Abs. 2 ERegG vorgesehenen Konsultationsverfahrens am 02.10.2019 in schriftlicher Form an die Bundesnetzagentur übergeben und die Genehmigung beantragt. Der An-

trag wurde damit mehr als sechs Monate vor Ablauf der vorbezeichneten Frist rechtzeitig eingereicht.

Dem Antrag waren Unterlagen zur Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben des ERegG beigefügt.

Einer Entscheidung der Beschlusskammer im vorliegenden Verfahren steht schließlich auch nicht der zwischenzeitliche Eintritt einer Genehmigungsfiktion im Sinne von § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG entgegen.

Gemäß § 46 Abs. 5 Satz 1 ERegG gilt das beantragte Entgelt als genehmigt, wenn die Regulierungsbehörde binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen und inhaltlich richtigen Unterlagen keine Entscheidung trifft.

Die Frist für den Eintritt der Genehmigungsfiktion kann allerdings gemäß § 46 Abs. 5 Satz 2 ERegG i. V. m. § 42a Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) einmal angemessen verlängert werden, wenn dies durch die Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist.

Die Beschlusskammer hat die vorgenannte Frist mit Schreiben vom 25.11.2019 auf den 31.03.2020 verlängert. In dem Schreiben hat sie im Einzelnen dargelegt, welche Schwierigkeiten die Fristverlängerung rechtfertigen. Mit der vorliegenden Entscheidung wahrt die Kammer die derart verlängerte Frist.

## **II. 3.2 Segmente und Entgeltbildung im SPNV**

Die beantragten Entgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in Tabelle 3 aufgeführt und werden wie in Spalte 5 („Genehmigung“) dargestellt genehmigt. Grund für die gegenüber dem Genehmigungsantrag deutlich höher genehmigten Preise ist die Aufstockung der Regionalisierungsmittel gemäß der Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), welches am 01.01.2020 in Kraft getreten ist. Die Entgelte im SPNV sind nunmehr mit einer an der Mittelaufstockung ausgerichteten Dynamisierungsrate herzuleiten. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Preis für Lastverkehre in Bayern auf Grundlage eines gegenüber der Darlegung der Antragstellerinnen abweichenden Ausgangspreises zu genehmigen war (vgl. hierzu Abschnitt II. 3.2.2 und Abschnitt II. 3.3.4.3).

**Tabelle 3 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SPNV [€/Trkm]**

<b>Verkehrsdienst</b>	<b>Bundesland</b>	<b>Typ</b>	<b>Antrag</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>Delta</b>
SPNV	Baden-Württemberg	Lastfahrt	5,395	5,577	3,4%
SPNV	Bayern	Lastfahrt	5,262	5,441	3,4%
SPNV	Berlin	Lastfahrt	5,711	5,904	3,4%
SPNV	Brandenburg	Lastfahrt	5,836	6,033	3,4%
SPNV	Bremen	Lastfahrt	5,743	5,936	3,4%
SPNV	Hamburg	Lastfahrt	5,039	5,209	3,4%
SPNV	Hessen	Lastfahrt	5,151	5,325	3,4%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Lastfahrt	5,696	5,888	3,4%
SPNV	Niedersachsen	Lastfahrt	5,472	5,656	3,4%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	5,249	5,426	3,4%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Lastfahrt	5,441	5,624	3,4%
SPNV	Saarland	Lastfahrt	5,568	5,756	3,4%
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	5,503	5,689	3,4%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Lastfahrt	5,460	5,644	3,4%
SPNV	Schleswig-Holstein	Lastfahrt	5,565	5,754	3,4%
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	5,513	5,700	3,4%
<hr/>					
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	3,121	3,226	3,4%
SPNV	Bayern	Leerfahrt	3,120	3,225	3,4%
SPNV	Berlin	Leerfahrt	3,221	3,330	3,4%
SPNV	Brandenburg	Leerfahrt	3,396	3,511	3,4%
SPNV	Bremen	Leerfahrt	3,348	3,461	3,4%
SPNV	Hamburg	Leerfahrt	3,083	3,187	3,4%
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,158	3,264	3,4%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Leerfahrt	3,263	3,373	3,4%
SPNV	Niedersachsen	Leerfahrt	3,403	3,518	3,4%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	3,128	3,234	3,4%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Leerfahrt	3,101	3,205	3,4%
SPNV	Saarland	Leerfahrt	2,647	2,736	3,4%
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,146	3,253	3,4%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Leerfahrt	3,206	3,314	3,4%
SPNV	Schleswig-Holstein	Leerfahrt	3,169	3,276	3,4%
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,211	3,320	3,4%

Nach § 37 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, soweit den Ländern für die jeweilige Netzfahrplanperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen, die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege für Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 je Land festzulegen.

Die durchschnittlichen Entgelte sind gemäß § 37 ERegG für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.

Im Folgenden wird insbesondere auf den nachstehenden Bereich der Entgeltbildung des SPNV eingegangen:

- Segmente im SPNV
- Entgelte für Lastfahrten des SPNV
- Entgelte für Leerfahrten des SPNV.

### **II. 3.2.1 Segmente im SPNV**

Die bei den Entgelten des SPNV vorgesehene Differenzierung nach Last- und Leerverkehren ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. Insbesondere ist die Einführung eines zusätzlichen „Express-Segments“ für den SPNV aus Sicht der Beschlusskammer nicht geboten. Zur Einordnung und entgeltbezogenen Behandlung von Fernverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, zweite Alternative ERegG) wird auf die Ausführungen in Abschnitt II. 3.3.4.3 und II. 3.2.2 verwiesen.

Im zur Genehmigung vorgelegten TPS 2021 wird bezüglich der Entgelte des SPNV in Last- und Leerverkehre je Bundesland unterschieden. Trassenprodukte mit dem Zusatz „Express“ werden im SPNV nicht angeboten. Im SPFV und SGV existieren dagegen Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“. Zügen des SPFV und des SGV der Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ werden in der betrieblichen Durchführung – vorbehaltlich weiterer Ausnahmeregelungen – Vorrang vor anderen Zügen gewährt. Dies wurde von Zugangsberechtigten des SPNV kritisch gesehen.

Die Hinzugezogene zu 10 führt in ihrer Stellungnahme vom 11.10.2019, aus, dass sie das Angebot für Express-Trassen im SPFV und SGV nach wie vor kritisch sehe. Zum einen wird vor den Hintergrund der Diskriminierungsfreiheit kritisch gesehen, dass ein solches Produkt für den SPNV nicht existiere. Zum anderen stünde zu befürchten, dass dadurch die Vorrangregeln ein Stück weit ausgehebelt würden und sich die Verfügbarkeit der Streckenkapazität für den SPNV verschlechtern würde.

Die Einführung eines zusätzlichen – teureren – „Express-Segments“ für den SPNV ist aus derzeitiger Sicht der Beschlusskammer nicht geboten. Hierzu hatte die Beschlusskammer auch im Verfahren zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_E) und TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) ausgeführt. Über das Aufsetzen auf das Entgeltniveau im Fahrplanjahr 2016/2017 und die Kopplung der Dynamisierung der Entgelte im SPNV an die Regionalisierungsmittel sollte gerade ein stetiger und planbarer (Trassen-) Preispfad im SPNV beschrieben werden. Bei Einführen eines Express-Segmentes im SPNV stünde zu befürchten, dass sich die Dynamisierung nur noch auf einen Grund- oder Mischpreis im SPNV beziehen würde, die tatsächliche Preisentwicklung aber von der gesetzlich intendierten Preisdynamisierung abweichen würde.

Die Antragstellerinnen haben aber sicherzustellen, dass das gegenüber den Zugangsberechtigten des SPNV erbrachte Qualitätsniveau gegenüber der Referenzfahrplanperiode zur Preisbildung des SPNV (Fahrplanjahr 2016/2017) erhalten bleibt. Letztlich ist nach Auffassung der Beschlusskammer zudem festzuhalten, dass § 37 Abs. 1 ERegG als Pflicht lediglich die Preisbildung je Land zwingend vorgibt. Eine weitere Differenzierung der Entgelte – bis zur Grenze der Unangemessenheit, Intransparenz oder Diskriminierung – wäre den Antragstellerinnen vor diesem Hintergrund gegebenenfalls möglich (vgl. Beschluss zum TPS 2019, BK10-16-0008\_E, S. 50), zwingend ist sie insbesondere in Anbetracht der obigen Ausführungen zur Zielrichtung der Regelung des § 37 aus Sicht der Beschlusskammer indes gerade nicht. Der Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen war in diesem Punkt folglich nicht zu beanstanden.

### II. 3.2.2 Entgeltbildung Lasttrassen im SPNV

Die beantragten Entgelte für den Schienenpersonennahverkehr sind in Tabelle 3 aufgeführt und werden, wie in Spalte 5 („Genehmigung“) dargestellt, genehmigt. Die Entgelte waren auf Grund der während des Genehmigungsverfahrens beschlossenen Erhöhung der Regionalisierungsmittel höher zu genehmigen, als im Entgeltgenehmigungsantrag der Antragstellerinnen vorgesehen, sowie für die Lastverkehre in Bayern zu korrigieren.

Wie bereits beschrieben, sind die Entgelte für den SPNV gemäß § 37 ERegG so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste je Bundesland in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 zuzüglich der Änderungsrate der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel entsprechen.

Dem Entgeltgenehmigungsantrag lag zum Zeitpunkt der Antragsstellung noch die Annahme zugrunde, dass die Entgelte im SPNV auf Grundlage des § 37 ERegG mit einer jährlichen Erhöhung von 1,8 % hergeleitet werden. Die Erhöhung ergab sich aus § 5 Abs. 3 und 6 RegG, wonach die Regionalisierungsmittel grundsätzlich jährlich um 1,8% steigen.

Zwischenzeitig hat der Gesetzgeber mit dem Gesetz zur fünften Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 11 v. 12.03.2020, S. 445 ff.) mit Rückwirkung zum 01.02.2020 in § 5 RegG einen Abs. 11 angefügt, wonach die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 ff. jeweils um signifikante Einmalbeträge zusätzlich ansteigen, die ihrerseits ab dem Jahr 2024 sodann wieder um jährlich 1,8 % erhöht werden. Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt in den mit „Delta“ benannten Spalten die Veränderung in der Höhe der Regionalisierungsmittel gegenüber dem jeweiligen Vorjahr, entsprechend der bisherigen Entwicklung („alt“) und entsprechend der Entwicklung unter aktuellen Neuregelung des RegG („neu“).

**Tabelle 4 – Entwicklung der Regionalisierungsmittel in Mio. EUR**

Jahr	Reg-Mittel alt	Delta zu Vorjahr	Reg-Mittel neu	Delta zu Vorjahr
2017	8.348		8.348	
2018	8.498	+1,8%	8.498	+1,8%
2019	8.651	+1,8%	8.651	+1,8%
2020	8.807	+1,8%	8.957	+3,5%
2021	8.965	+1,8%	9.268	+3,5%

Für Lastfahrten des SPNV basierte die Preisbildung der Antragstellerinnen im vorliegenden Genehmigungsantrag auf den durchschnittlichen Entgelten der Lastfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer viermaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 % zu den Fahrplanjahren 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020 und 2020/2021. Durch die Anpassung des RegG steigen die Regionalisierungsmittel zusätzlich um ca. 303 Mio. EUR für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 und ca. 308 Mio. EUR für die Netzfahrplanperiode 2020/2021. Dadurch ändert sich die Berechnungsgrundlage gegenüber dem Antragszeitpunkt dergestalt, dass die Dynamisierungsrate auf jeweils 3,5 % zu den Fahrplanjahren 2019/2020 und 2020/2021 ansteigt und die Entgelte abweichend vom Genehmigungsantrag auf dieser Grundlage zu bilden waren.

Entsprechend der geänderten Berechnungsgrundlage hat die Beschlusskammer unter Anerkennung des Preissetzungsspielraumes der Antragstellerinnen (Aufsplittung der Entgelte (nur) in Last- und Leerverkehre) Korrekturen an dem von den Antragstellerinnen dem Antrag zu Grunde gelegten Werten vorgenommen und die Trassenentgelte unter Anwendung der von den Antragstellerinnen vorgegebenen Berechnungssystematik neu berechnet. Aufgrund

der Änderungen des RegG sind die Entgelte im SPNV höher und die Entgelte im SGV und SPFV niedriger festzusetzen als beantragt.

Die Bundesregierung hat eine Protokollerklärung zur fünften Änderung des RegG abgegeben, wonach durch eine spätere Änderung des ERegG zur Begrenzung der Entgelterhöhung auf eine Dynamisierungsrate von 1,8 % vorgesehen ist (Plenarprotokoll zur 985. Sitzung des Bundesrates vom 14.02.2020, Anlage 2). Die entsprechende Änderung des ERegG ist demnach in Kürze, jedoch nicht vor Abschluss des Genehmigungsverfahrens zu erwarten. Mit Inkrafttreten einer der Protokollerklärung entsprechenden Änderung des ERegG würden die genehmigten Entgelte voraussichtlich nachträglich materiell rechtswidrig werden. Dementsprechend stellt die Beschlusskammer mit Tenor Ziffer 3 die Genehmigung unter den Vorbehalt des Widerrufs. In der Folge besteht für die Beschlusskammer die Möglichkeit, die Genehmigung (und damit die erfolgten Anpassungen der Genehmigung an die RegG-Änderung) aufzuheben. Im Falle einer Aufhebung wären die Entgelte dann auf Basis der dann geltenden gesetzlichen Regelungen durch die Beschlusskammer erneut zu genehmigen.

.Im Rahmen der Prüfung des Antrags hat die Beschlusskammer die zur Ableitung der Entgelte des Lastverkehrs im SPNV wesentliche Anlage 7<sup>3</sup> des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Die entsprechenden Daten der als „Absprungbasis“ relevanten Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurden im Vorjahresverfahren (BK10-18-0202\_E) detailliert geprüft und waren im hiesigen Verfahren mit veränderter Dynamisierungsrate Grundlage des Genehmigungsantrags und der Genehmigungsentscheidung.

Korrekturbedarf am Genehmigungsantrag ergab sich allerdings mit Blick auf die Berechnung des durchschnittlichen Entgelts nach § 37 Abs. 2 ERegG für Lastverkehre des SPNV in Bayern. Entsprechend den Ausführungen der Beschlusskammer in Abschnitt II. 3.3.4.3 unterliegt eine begrenzte Menge an *Fernverkehrsleistungen* im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Hinzugezogenen zu 16 ebenfalls den Preisbildungsvorgaben des § 37 ERegG. Dem folgend waren diese Verkehre auch bei der Bildung der durchschnittlichen Entgelte der Netzfahrplanperiode 2016/2017 mit einzubeziehen, was im vorgelegten Genehmigungsantrag nicht der Fall war. Die Beschlusskammer hat zur Neuberechnung auf entsprechende Daten eines Schreibens der Antragstellerinnen vom 20.12.2018 aus dem Vorjahresverfahren zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) zurückgegriffen. Im Ergebnis war der Preis für Lastverkehre in Bayern nicht wie beantragt in Höhe von 5,264 EUR / Trkm und mit zusätzlicher Dynamisierung in Höhe von 5,439 EUR / Trkm zu genehmigen, sondern in Höhe von 5,441 EUR / Trkm (+0,04 %, bzw. +0,002 EUR / Trkm).

Die Antragstellerinnen führen dagegen in ihrer Antwort vom 18.10.2019 zum ersten Anhörungsschreiben aus, dass die Regelungen des § 37 ERegG auf die Verkehre der Hinzugezogenen zu 16 aus ihrer Sicht keine Anwendung finde. § 37 ERegG greife nur für Verkehre des SPNV im jeweiligen Bundesland. Grenzüberschreitender Verkehr, wie im vorliegenden Fall der Hinzugezogenen zu 16, müsse vom territorial zuständigen Aufgabenträger bestellt werden. Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland könne dies nur durch den Bund als Fernverkehrsleistung bestellt werden, was jedoch bei den vorliegenden Verkehren nicht der Fall sei. Die Republik Österreich könne keine öffentlichen Verkehre im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages auf deutschem Gebiet bestellen.

---

<sup>3</sup> Anlage 7 Herleitung Entgelthöhen SPNV zum TPS 2021.

Da – wie in Abschnitt II. 3.3.4.3 näher ausgeführt – die in Rede stehenden Verkehre der Hinzugezogenen zu 16 jedoch tatsächlich zu berücksichtigen sind, war das Entgelt für Lastverkehre in Bayern abweichend vom Genehmigungsantrag auf 5,441 EUR / Trkm festzulegen. Es lagen keine Hinweise dahingehend vor, dass entsprechende Verkehre auch für Leerverkehre in Bayern oder Last- bzw. Leerverkehre in weitere Bundesländer vorliegen könnten, weshalb alle sonstigen auf Grundlage des § 37 ERegG gebildeten Entgelte, unter Berücksichtigung der geänderten Berechnungsgrundlage durch die RegG Anpassung, zu genehmigen waren. Wegen der im Verhältnis geringen Betriebsleistung der in Rede stehenden Verkehre der Hinzugezogenen zu 16 (0,2 % an der Betriebsleistung des SPNV, 0,1 % an der Gesamtbetriebsleistung) war – in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 20.12.2018 zum Vorjahresverfahren TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) – keine Anpassung der sonstigen Entgeltsystematik geboten.

### **II. 3.2.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV**

Die Entgelte werden entgegen dem Antrag der Antragstellerinnen in abweichender Höhe genehmigt (vgl. Tabelle 3, Spalte 5 „Genehmigung“). Die Entgelte sind auf Grund der während des Genehmigungsverfahrens beschlossenen Erhöhung der Regionalisierungsmittel höher zu genehmigen, als im Entgeltgenehmigungsantrag der Antragstellerinnen vorgesehen (vgl. Ausführungen II. 3.2.2).

Für Leerfahrten des SPNV basierte die Preisbildung der Antragstellerinnen im vorliegenden Genehmigungsantrag auf den durchschnittlichen Entgelten der Leerfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer viermaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 % zu den Fahrplanjahren 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020 und 2020/2021. Im Rahmen des Klimaschutzpaketes und der daraus folgenden Anpassung des RegG steigen die Regionalisierungsmittel zusätzlich um ca. 303 Mio. EUR für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 und ca. 308 Mio. EUR für die Netzfahrplanperiode 2020/2021. Dadurch ändert sich die Berechnungsgrundlage gegenüber dem Antragszeitpunkt dergestalt, dass die Dynamisierungsrate auf jeweils 3,5 % zu den Fahrplanjahren 2019/2020 und 2020/2021 ansteigt und die Entgelte abweichend vom Genehmigungsantrag auf dieser Grundlage zu bilden waren.

Die Beschlusskammer hat die zur Ableitung der Entgelte des Leerverkehrs im SPNV wesentliche Anlage 7<sup>4</sup> des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Die entsprechenden Daten der als „Absprungbasis“ relevanten Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurden im Vorjahresverfahren (BK10-18-0202\_E) detailliert geprüft und waren im hiesigen Verfahren mit veränderter Dynamisierungsrate Grundlage des Genehmigungsantrags und der Genehmigungsentscheidung.

### **II. 3.3 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV**

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sind in der nachfolgenden Tabelle 5 aufgeführt.

---

<sup>4</sup> Anlage 7 „Herleitung Entgelthöhen SPNV“ TPS 2021.

**Tabelle 5 – Beantragte und genehmigte Preise im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	5,34	5,09	-4,7%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	12,06	11,39	-5,6%
SPFV	Basic	4,76	4,54	-4,6%
SPFV	Nacht	2,63	2,54	-3,4%
SPFV	Charter / Nostalgie	2,64	2,53	-4,2%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	4,28	3,17	-25,9%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	2,63	2,53	-3,8%
SPFV	Zusatz Express	2,00	2,00	0,0%

Für den SPFV ist gemäß § 34 Abs. 3 ERegG das Entgelt für das Mindestzugangspaket grundsätzlich in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Ein Betreiber der Schienenwege hat gemäß § 36 Abs. 2 ERegG zu prüfen, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 zum ERegG in Nummer 1 genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die Zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch Güterverkehrsdienste, Schienenpersonennahverkehrsdienste und Schienenpersonenfernverkehrsdienste. Gemäß § 36 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern.

Die Befassung mit dem Schienenpersonenfernverkehr gliedert sich in die folgenden drei Themenbereiche:

- Marktsegmente im SPFV
- Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV
- Vollkostenaufschläge im SPFV.

#### **II. 3.3.4 Marktsegmente im SPFV**

Die Marktsegmentierung im Schienenpersonenfernverkehr war im Grundsatz nicht zu beanstanden. In den Segmenten „Nacht“, „Punkt-zu-Punkt“ und bezüglich der Behandlung und Einordnung von Schienenpersonenfernverkehrsdiensten im öffentlichen Dienstleistungsauftrag war die Genehmigung allerdings mit Änderungen an den Marktabgrenzungen zu erteilen.

Der folgende Abschnitt II. 3.3.4.1 erläutert die grundsätzlichen Abgrenzungskriterien zur Segmentbildung und gibt eine Übersicht der gebildeten Marktsegmente. In Abschnitt II. 3.3.4.2 werden die Überprüfungs Kompetenzen der Beschlusskammer mit Bezug auf die Marktsegmentierungen erörtert. Die Abschnitte II. 3.3.4.3, II. 3.3.4.4 und II. 3.3.4.5 beschreiben die Einordnung von Fernverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie die Prüfung und Bescheidung der besonders geprüften Segmente „Nacht“ und „Punkt-zu-Punkt“.

##### **II. 3.3.4.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente]**

Die Antragstellerinnen haben entsprechend Ziffer 6.1.3 der SNB folgende räumliche, zeitliche und sachliche Kriterien zur Herleitung der vorgelegten Segmentierung verwendet:

- Relationen
- Verkehrszeit
- Durchschnittsgeschwindigkeit
- Priorisierung
- Zeitliche Flexibilität
- Anschlüsse / Netzbildung
- Charakter des Verkehrs (z. B. Bedienkonzept)
- Vorleistungen.

Darauf aufbauend haben die Antragstellerinnen die nachfolgenden Marktsegmente abgegrenzt und zum Gegenstand des Genehmigungsantrags gemacht. Die Marktsegmente entsprechen dabei im Wesentlichen den Marktsegmenten aus den Vorverfahren zum TPS 2018 (BK10-16-0008\_E), TPS 2019 (BK10-17-0314\_E) und TPS 2020 (BK10-18-0202\_E).

#### Metro Tag

Entsprechend Ziffer 6.2.1.2.1 der SNB umfasst das Marktsegment „Metro Tag“ alle Trassennutzungen, die zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen sowie zwischen 09.00 bis 20.00 Uhr (Samstage, Sonn- und Feiertage) bzw. 06.00 bis 20.00 Uhr (alle anderen Tage) verkehren, es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente „Charter / Nostalgie“, „Punkt-zu-Punkt“ oder „Lok-/Leerfahrt“. Das Entgelt wird zusätzlich nach der Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei aufeinander folgenden Metropolbahnhöfen differenziert. Dabei wird ein jeweils einheitliches Entgelt für den Bereich bis einschließlich 100 km/h und ab einschließlich 160 km/h erhoben. Durchschnittliche Geschwindigkeiten größer 100 km/h und bis 160 km/h werden gleitend ansteigend bepreist.

#### Basic

Das Segment „Basic“ umfasst gemäß Ziffer 6.2.1.2.3 der SNB neben Nicht-Metro-Verbindungen auch Metro-Verkehre, welche aufgrund ihrer Zeitlage weder den zuvor definierten Metro Tag-Segmenten noch den Nachtverkehren und auch nicht den Marktsegmenten „Charter / Nostalgie“, „Punkt-zu-Punkt“ oder „Lok-/Leerfahrt“ zuzuordnen sind.

#### Charter / Nostalgie

Auf das Segment „Charter / Nostalgie“ entfallen gemäß Ziffer 6.2.1.2.7 der SNB Gelegenheitsverkehre, die nicht mehr als 30 Mal innerhalb der Netzfahrplanperiode bedient werden. Diese Verkehre werden von Veranstaltern in der Regel zu einem bestimmten Zweck gemietet bzw. gechartert, um die Fahrgäste zu einem bestimmten Reiseziel zu bringen. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg, dem Ausstieg, dem Erholungshalt oder dem Personalwechsel. Der Bereich Nostalgieverkehre umfasst Trassennutzungen, bei denen entweder mit Dampf betriebene Triebfahrzeuge genutzt oder Triebfahrzeuge eingesetzt werden, die vor mehr als 50 Jahren vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2018 nach nationalem Fahrzeugregister zugelassenen wurden. Alternativ kann der Zugangsberechtigte eine steuerliche Anerkennung der Gemeinnützigkeit im Sinne des § 52 Abs. 1 Abgabenordnung (AO) vorweisen.

#### Nacht

Das Marktsegment „Nacht“ umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die im Zeitraum von 23.00 bis 06.00 Uhr verkehren. Ausgenommen sind Lok-/Leerfahrten sowie Charter- und

Nostalgieverkehre. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.3.4.3 diskutiert.

#### Punkt-zu-Punkt

Das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ umfasst Trassennutzungen zwischen 06.00 und 23.00 Uhr, die keine bestellten Anschlüsse aufweisen, höchstens vier Fahrten je Tag und Richtung betreffen, die einen erweiterten Konstruktionsspielraum erlauben und – soweit der Verkehr zwischen Metropolen stattfindet – eine Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 km/h aufweisen. Ob es sich bei den bestellten Verkehren um Punkt-zu-Punkt-Verkehre handelt bzw. handeln soll, ist bei der Trassenanmeldung anzugeben. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.3.4.5 diskutiert.

#### Lok-/Leerfahrten

Das Marktsegment „Lok-/Leerfahrt“ umfasst Trassennutzungen für Fahrten, die keine Lastfahrten im Personenfernverkehr sind.

#### Express

Für die Segmente „Metro Tag“, „Basic“ und „Nacht“ sowie damit verbundene Lok- und Leerfahrten kann der Zusatz „Express“ zugeordnet werden. Dieser Zusatz ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen und erfolgt für die gesamte Trasse. Trassen mit diesem Zusatz wird gemäß der Richtlinie 420.02.01 (vgl. Anlage 2.4.2 der SNB) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung gewährt.

### **II. 3.3.4.2 Überprüfungs Kompetenzen zur Marktsegmentierung**

Der Beschlusskammer kommt gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG eine Prüfungs kompetenz im Hinblick auf § 36 ERegG zu. Diese Prüfungs kompetenz ist nach Auffassung der Beschlusskammer grundsätzlich umfassend. Insbesondere wird durch die Beschlusskammer die Angemessenheit der beantragten Regelungen im Sinne des § 39 Abs. 1 ERegG i.V.m. § 36 ERegG sichergestellt.

Bei der Bildung von Marktsegmenten handelt es sich zunächst um eine ureigene Aufgabe des Betreibers der Schienenwege,

vgl. Gesetzesbegründung zu § 36 Abs. 2 ERegG, BT-Drs. 18/8334, S. 199.

§ 36 Abs. 1 ERegG ordnet an, dass die Vollkostenaufschläge auf Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben sind, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Den Betreiber der Schienenwege trifft nach § 36 Abs. 2 ERegG, unter Berücksichtigung der Vorgaben der Anlage 7 Nr. 1 (zu § 36 Abs. 2 und § 39 ERegG), die Pflicht zur Prüfung, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen, wobei er ein Mindestmaß an Differenzierung in die genannten Verkehrsdienste vorzunehmen hat und ggf. weitere Segmentierungen und Untersegmentierungen (§ 36 Abs. 3 ERegG) vornehmen kann/muss. Im Hinblick auf diese weiteren Segmentierungen macht das Gesetz keine spezifischen Vorgaben zur Prüfung oder Auswahl.

Das sich an die Festlegung des Betreibers der Schienenwege anschließende Prüfungsprogramm der Regulierungsbehörde ist nach Auffassung der Beschlusskammer indes nicht als beschränkt anzusehen,

einen Entscheidungsspielraum der Regulierungsbehörde hinsichtlich der Bewertung der vorgenommenen Segmentierung neben einem Spielraum des Schienenwegbetreibers ebenfalls bejahend: Klinge, in: Staebe, ERegG, 1. Aufl. 2018, § 36, Rn. 10.

Im Hinblick auf die Marktsegmentierung selbst steht bereits der Prüfungsauftrag des § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG der Annahme einer lediglich beschränkten Überprüfungscompetenz der Beschlusskammer entgegen. Danach ist die Genehmigung (nur dann) zu erteilen, wenn die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen (auch) des § 36 ERegG genügt. § 36 Abs. 1 ERegG fordert eine Segmentbildung, die die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente gewährleistet. Bei der Frage danach, wie eine solche bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit garantiert werden kann, handelt es sich nach Auffassung der Beschlusskammer nicht um eine Frage, die „allenfalls theoretisch“ beantwortet werden kann,

so wohl indes nach den mit Blick auf das Hauptsacheverfahren geäußerten Bedenken: OVG NRW, Beschluss vom 01. März 2019 – 13 B 1349/18 –, Rn. 114.

Bereits die Tatsache, dass im Rahmen der Segmentbildung Marktuntersuchungen herangezogen werden,

im o.g. Verfahren etwa unter Berücksichtigung einer Haushaltsbefragung: vgl. OVG NRW a.a.O., Rn. 110,

spricht im Ergebnis gegen eine solche Annahme.

Die nach dem Bedarfsmarktkonzept erfolgende Aufteilung des Marktes, an der sich letztlich auch die Antragstellerinnen orientieren,

unter Berücksichtigung von Marktgegenseite (Zugangsberechtigte) und Endkundenseite, Anlage 6a zum Antrag, S. 9f,

basiert auf einer genauen, zweckorientierten Betrachtung der funktionellen Austauschbarkeit von Waren bzw. Leistungen aus der Sicht der Marktgegenseite (Zugangsberechtigte). Sie ist dem Beweis zugänglich. Damit unvereinbar erscheint aus Sicht der Beschlusskammer das Abstellen auf eine lediglich vage Differenzierung, zumal sich bei der Beobachtung des Marktes und einer sich anschließenden Feststellung von heterogenen Preiselastizitäten vor dem Hintergrund der Garantie bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit auch eine gesteigerte Pflicht zur weiteren Segmentierung ergeben dürfte.

Letztlich ist eine Überprüfungscompetenz der Beschlusskammer auch aus § 36 Abs. 3 Satz 5 und 6 ERegG abzuleiten. Danach wird die Liste der Marktsegmente in den SNB veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre (durch den Betreiber der Schienenwege) überprüft, wobei die Regulierungsbehörde nach Satz 6 diese Liste nach Maßgabe des § 67 ERegG überwacht. Diese Kompetenz der Regulierungsbehörde würde ins Leere laufen, wenn die in § 67 Abs. 1 Satz 1 ERegG vorgesehene Ermächtigung zur Verhütung oder Beseitigung von Verstößen gegen § 36 ERegG nicht eine eigenständige Beurteilung und Entscheidung durch die Beschlusskammer zuließe.

Unabhängig davon stellt die Beschlusskammer die Angemessenheit der beantragten Regelungen im Sinne des § 39 Abs. 1 ERegG i.V.m. § 36 ERegG sicher.

#### **II. 3.3.4.3 SPFV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf die von den Antragstellerinnen beabsichtigte Abgrenzung der Segmente des Schienenpersonenfernverkehrs insoweit, als dass die Antragstellerinnen „sonstige Personenverkehrsdienste“ im Rahmen eines öffent-

lichen Dienstleistungsauftrags entgegen § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG und § 37 Abs. 1 und 2 ERegG als Schienenpersonenfernverkehr behandeln.

Die Regelung in Ziffer 6.1.2.2.2. der SNB wird hierzu wie folgt gefasst (Ergänzung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

**SNB Ziffer 6.1.2.2.2. Schienenpersonenfernverkehr**

Dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne dieser SNB sind Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter / Nostalgie (Ziffer 6.2.1.2.7 der SNB) unabhängig von der Länge zugeordnet.

Abweichend hiervon werden durch zuständige Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellte Personenverkehrsdienste, die keine Schienenpersonennahverkehrsdienste sind (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, zweite Alternative ERegG), zum Zwecke der Entgeltmittlung und Entgelterhebung wie Schienenpersonennahverkehre gemäß Ziffer 6.1.2.2.1 der SNB behandelt.

Die Beschlusskammer hatte die SNB in Ziffer 6.1.2.2.2 bereits im Vorverfahren zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) nur unter der Maßgabe einer entsprechenden (wortgleichen) Ergänzung genehmigt. Die diesbezügliche Entscheidung der Beschlusskammer zum TPS 2020 ist durch die Antragstellerinnen beklagt. Die Antragstellerinnen haben im vorliegenden Genehmigungsantrag zum TPS 2021 die Regelung wieder so vorgelegt (ohne die Ergänzung der Beschlusskammer), wie es ihrer Rechtsauffassung entspricht.

Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 2 ERegG haben Betreiber der Schienenwege bei der Bildung von Aufschlägen auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs mindestens folgende Marktsegmente auszuwählen:

1. Güterverkehrsdienste
2. Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und
3. Schienenpersonenfernverkehrsdienste.

§ 37 Abs. 1 ERegG wiederum regelt, dass, soweit den Ländern vom Bund Mittel für den SPNV zur Verfügung stehen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG die Höhe der Entgelte je Land festzulegen haben. Die Entgeltbildung für diesen Fall ergibt sich aus § 37 Abs. 2 ERegG als durchschnittliches Entgelt der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer Erhöhung analog zur Entwicklung der Regionalisierungsmittel.

Die Antragstellerinnen haben Entgeltgrundsätze beantragt, die in Ziffern 6.1.2.2. f. der SNB Regelungen zur Segmentierung des Schienenpersonenverkehrs treffen. Danach sollen Schienenpersonenverkehrsdienste in Schienenpersonenfernverkehrsdienste und Schienenpersonennahverkehrsdienste zu unterscheiden sein.

Zur Abgrenzung beider Segmente werden insbesondere in Ziffer 6.1.2.2.1 der SNB Regelungen getroffen. Danach sollen Verkehre, die dem Schienenpersonennahverkehr zugeordnet werden, überwiegend der Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr dienen. Verkehre, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h Metropolbahnhöfe miteinander verbinden, sollen nicht darunter fallen. Im Zweifel sollen Verkehre dann dem Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr dienen, wenn ein Zug mehrheitlich Reisende befördert, deren Reiseweite 50 km oder deren Reisezeit eine Stunde nicht überschreiten. Soweit Zweifel darüber bestehen, ob die Mehrzahl der Beförderungsfälle diese Kriterien erfüllt, sollen die Antragstellerinnen berechtigt sein, Nachweise zu verlangen.

Für die so definierten Schienenpersonenfernverkehre haben die Antragstellerinnen Entgeltgrundsätze beantragt, die eine weitere Differenzierung der beabsichtigten Aufschläge nach Marktsegmenten beinhaltet. Dabei sollen die Marktsegmente „Metro Tag“ (geschwindigkeitsabhängig weiter unterteilt), „Basic“, „Nacht“, „Charter / Nostalgie“, „Lok-/Leerfahrt“ und „Punkt-zu-Punkt“ vorgesehen werden sowie zum Teil eine weitere Differenzierung dieser Segmente in Form eines jeweiligen Express-Segments. Die Entgelte werden unter Berücksichtigung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs zuzüglich eines invers zur relativen Elastizität der Nachfrage des jeweiligen Segments berechneten Aufschlags gebildet und sind in Anlage 6.2 zu den SNB gelistet.

Für Schienenpersonennahverkehre beabsichtigen die Antragstellerinnen dagegen gemäß Ziffer 6.2.1.3 eine Preisdifferenzierung nach Bundesländern und Last- bzw. Leerverkehre, so dass sich insgesamt 32 Preise ergeben. Die Entgelte errechnen sich gemäß § 37 ERegG unter Berücksichtigung der Entgelte der Netzfahrplanperiode 2016/2017 zuzüglich einer jährlichen Steigerung um 1,8 % (so beantragt zum Zeitpunkt vor der Änderung des RegG). Die Entgelte sind ebenfalls in Anlage 6.2 zu den SNB gelistet.

Im vorliegenden Verfahren wurde – wie bereits im Vorjahresverfahren – erörtert, wie mögliche sonstige Personenverkehrsdienste im öffentlichen Dienstleistungsauftrag den Segmenten der Antragstellerinnen zuzuordnen seien und konkret, welchem Segment sog. Transitverkehre der Hinzugezogenen zu 16 zuzuordnen wären. Die Hinzugezogene zu 16 erbringt auf der Strecke zwischen den österreichischen Städten Salzburg und Kufstein Verkehre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einer österreichischen Behörde. Für den Verkehr werden rund 110 km Schienenwege der Antragstellerinnen in Deutschland (Bayern) genutzt. Kufstein und Salzburg werden dabei direkt verbunden, es liegt kein Verkehrshalt in Bayern vor. Die betroffenen Verkehre sind nach den zur Genehmigung vorgelegten Regelungen als Schienenpersonenfernverkehr eingruppiert. Der für das Netzfahrplanjahr 2020/2021 beantragte Trassenpreis beträgt (bei einer unterstellten Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h) 5,34 EUR / Trkm.

Die Antragstellerinnen haben mit Antwortschreiben vom 18.10.2019 zum ersten Anhörungsschreiben dargelegt, dass eine Anwendung der Regelungen des § 37 ERegG auf die Verkehre der Hinzugezogenen zu 16 ausgeschlossen sei. § 37 ERegG gelte ausschließlich für Verkehre des SPNV in den jeweiligen Bundesländern. Bei grenzüberschreitenden Verkehren müsse immer der betroffene territorial zuständige Aufgabenträger die Verkehre bestellt haben, damit die Voraussetzungen für einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag vorlägen. Dies sei nicht der Fall. Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland könne nur der Bund Schienenpersonenfernverkehre bestellen. Dies habe der Bund bei den vorliegenden Verkehren aber unstreitig nicht getan. Die Republik Österreich könne keine Verkehre, die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland verkehrten, dahingehend bestellen, als dass für diese Verkehre ein Dienstleistungsauftrag auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vorliegen solle.

Die Hinzugezogene zu 16 hat mit Stellungnahme vom 30.10.2019 vorgetragen, dass sie seit vielen Jahren Korridorverkehr zwischen Salzburg und Kufstein betreibt. Mit Beschluss der Beschlusskammer im Vorjahresverfahren seien diese Verkehre durch zuständige Behörde im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bestellte Personenverkehrsdienste (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2, Nr. 2 zweite Alternative ERegG). Zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung würden diese Verkehre wie Schienenpersonennahverkehr gemäß Ziffer 6.1.2.2.1 der SNB der Antragstellerin behandelt. Die Verkehre würden entsprechend der Entscheidung der Beschlusskammer somit dem Segment SPNV Bayern zugeordnet. Die Entscheidung der Beschlusskammer (im Verfahren TPS 2020, BK10-18-0202\_E) sei im TPS 2021 beizubehalten.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die Verkehre der Hinzugezogenen zu 16 „sonstige Personenverkehre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG und unterliegen somit den Preisbildungsregeln des § 37 Abs. 1 und 2 ERegG. Da das Preissystem der Antragstellerinnen kein gesondertes Marktsegment für sonstige Personenverkehre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG vorsieht, sind die Verkehre zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung wie Verkehrssegmente des SPNV zu behandeln.

Nach Auffassung der Beschlusskammer handelt es sich bei den Verkehren der Hinzugezogenen zu 16 zwar nach der gängigen verkehrswissenschaftlichen Eingrenzung und Legaldefinition in § 2 des Regionalisierungsgesetzes um Fernverkehre. Die in Rede stehende Verbindung Salzburg – Kufstein dient nicht dem Vorort- oder Regionalverkehr, die Fahrzeit überschreitet (knapp) eine Stunde und die Reiseweite überschreitet 50 Kilometer. Zudem benennen die von der Hinzugezogenen zu 16 übersandten Unterlagen zu den Verkehrsverträgen die Verkehre als Fernverkehre („Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenfernverkehr“). Auch im Kontext der Definition der SNB der Antragstellerinnen handelt es sich aus Sicht der Beschlusskammer inhaltlich um Fernverkehre.

Unstreitig handelt es sich gleichzeitig auch um (Fern-) Verkehre im öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Auftraggeber ist eine österreichische Behörde. Fraglich war, ob die österreichische Behörde für die Bestellung entsprechender Verkehre zuständig sei, insbesondere da ein signifikanter Teil der Verkehrsführung deutsches Territorium betrifft. Die Frage der Zuständigkeit einer österreichischen Behörde ist aus Sicht der Beschlusskammer zu bejahen. Da es sich um ungebrochene Verkehre zwischen zwei österreichischen Städten handelt (keine Halte auf deutschem Gebiet), ist hier eine entsprechende Zuständigkeit anzunehmen. Dass eine Zuständigkeit des Verkehrs eher einer österreichischen Behörde denn einer deutschen Behörde zuzuordnen ist, mag sich unter anderem auch daraus ableiten lassen, dass die Bestellung und (Teil-)Finanzierung des Verkehrs von österreichischer Seite ausgeht. Der derzeit gültige Verkehrsvertrag wurde im Jahr 2019 unterzeichnet und schließt sich an einen entsprechenden Verkehrsvertrag an, der im Jahr 2011 geschlossen wurde.

Im vorliegenden Zusammenhang ist ferner der Umstand unschädlich, dass die zuständige Behörde nicht eine deutsche Behörde ist. Richtig ist aus Sicht der Beschlusskammer zwar der Vortrag der Antragstellerinnen dahingehend, dass die Regelungen des § 37 ERegG erkennbar auf den von deutschen Aufgabenträgern organisierten Schienenpersonennahverkehr fokussieren. Gleichwohl ist die Anwendung des § 37 klar an Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG gebunden, also auch an „sonstige Personenverkehrsdienste im öffentlichen Auftrag“, bei denen es sich nicht um Nahverkehre handeln kann. Zudem entspricht der Regelungsfokus auf den Schienenpersonennahverkehr derzeit schlicht den tatsächlichen Marktgegebenheiten. Auch mit den in Rede stehenden Verkehren der Hinzuge-

zogenen zu 16 existieren nur in sehr geringem Maße Verkehre im öffentlichen Dienstleistungsauftrag, welche nicht dem Schienenpersonennahverkehr zuzuordnen wären. Auch ist der Gedanke nicht zutreffend, dass die Kopplung der Entgelte in § 37 ERegG an das Regionalisierungsgesetz eine Beschränkung auf die durch Aufgabenträger bestellten Verkehre nach sich ziehe: Die Steigerungsrate gilt auch für Nahverkehrsdienste, die nicht durch Aufgabenträger bestellt wurden (wie zum Beispiel Leerverkehre des SPNV). Dem Gesetzgeber war mithin bewusst, dass die Kopplung an die Regionalisierungsmittel nicht für alle betroffenen Verkehre genau stimmig ist. Dennoch hat er sich für eine einfache Regelung entschieden, mit deren Hilfe die Berechnungsschwierigkeiten der Preiselastizität umgangen werden können, die bei zum Teil der Daseinsvorsorge unterliegenden Verkehren entstehen können. Diese Berechnungsschwierigkeiten treten auch bei den hier betroffenen und durch den österreichischen Aufgabenträger bestellten Verkehren auf, so dass sich Sinn und Zweck von § 37 ERegG auch auf die hier relevanten Verkehre übertragen lässt.

Die Antragstellerinnen haben nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG innerhalb der Länder weiter auszudifferenzieren als auf die Gruppen Last- und Leerverkehre. § 37 Abs. 1 ERegG regelt, dass die Entgelte für Verkehrsdienste nach § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ERegG, also für Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im öffentlichen Dienstleistungsauftrag, je Land festzulegen sind. § 37 Abs. 2 regelt, dass die durchschnittlichen Entgelte für jedes Land so zu bemessen sind, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Die Beschlusskammer hat bereits entschieden, dass hieraus ein Umsetzungsspielraum des Betreibers der Schienenwege erwächst, der innerhalb der betroffenen Verkehrsdienste eines Landes – diskriminierungsfrei, transparent und angemessen – weitere bepreisungsrelevante Gruppen definieren kann (vgl. Beschluss vom 06.02.2017 zum TPS 2018, BK10-16-0008\_E, S. 60). Die Antragstellerinnen hätten daher innerhalb des Bundeslands Bayern eine Gruppe „sonstiger Personenverkehrsdienste im öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ bilden können. Da die Antragstellerinnen hiervon keinen Gebrauch gemacht haben, verbleibt es bei einem einheitlichen Entgelt für alle betroffenen Lastverkehre (im vorliegenden Fall im Bundesland Bayern).

Die SNB-Ziffer 6.1.2.2.2. Schienenpersonenfernverkehr ist entsprechend der obigen Ausführungen anzupassen. Zur Neuberechnung der Entgelte in Bayern auf Grundlage des § 37 ERegG für Verkehre inklusive der Korridorverkehre der Hinzugezogenen zu 16 wird auf die Ausführungen in Abschnitt II. 3.2.2 verwiesen.

#### **II. 3.3.4.4 Segment Nacht**

Hinsichtlich des von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltgrundsatzes zur Abgrenzung des Segments „Nacht“ wird die Genehmigung einschränkend insoweit erteilt, dass Züge, die die gesamte Nachtperiode ohne kommerziellen Zwischenhalt durchfahren, bis zum ersten Halt vor oder nach der Nachtzeit ebenso dem Segment „Nacht“ zugeordnet werden. Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB wird wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

#### **SNB Ziffer 6.2.1.2.5. Nacht**

Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

- im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium), oder
- den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile ohne kommerziellen Halt vollständig durchfahren, erweitert um den ersten kommerziellen Halt vor Beginn und nach Ende der Nachtperiode,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter / Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt. Soweit eine Trasse unter Satz 1, 2. Alternative fällt, ist die Trasse auch dann dem Nachtsegment zuzuordnen (Vorrangkriterium), wenn gleichzeitig die Definition anderer zeitabhängiger Marktsegmente erfüllt ist.

Die Antragstellerinnen begründen das Segment „Nacht“ im Wesentlichen über ein zeitliches Segmentierungskriterium. In das Segment „Nacht“ fallen nach den beantragten Entgeltgrundsätzen alle Verkehre zwischen 23.00 und 6.00 Uhr. Davon ausgenommen sind Lok-, Leer-, Charter- und Nostalgieverkehre. Halteabschnitte, die nicht vollständig in diese Zeitspanne fallen, werden anteilig berücksichtigt.

Im Rahmen des Beschlusses der Beschlusskammer im Verfahren BK10-17-0314\_E vom 17.01.2018 sowie im Beschluss im Verfahren BK10-18-0202\_E vom 13.02.2019 wurde die Genehmigung der Regelung in Ziffer 6.2.1.2.5 „Nacht“ mit Änderungen ausgesprochen. Die von den Antragstellerinnen im vorliegenden Genehmigungsantrag gestrichenen Textpassagen entsprechen den früheren Änderungen der Beschlusskammer. Hinsichtlich der Stellungnahmen der Beteiligten aus den Verfahren BK10-17-0314\_E und BK18-0202\_E sowie der in diesem Zusammenhang vorgebrachten Informationen wird auf die betreffenden Beschlüsse verwiesen.

Im Zuge der Antwort auf das zweite Anhörungsschreiben im vorliegenden Verfahren legen die Antragstellerinnen unter Aufführung eines illustrierenden Beispiels dar, dass die von der Beschlusskammer im Verfahren zum TPS 2019 initiierte Anpassung der Ausgestaltung des Segments „Nacht“ Fehlanreize setzen würde. Des Weiteren führen sie an, dass durch diese ein „bislang durchgängig im gesamten Trassenpreissystem zu Grunde gelegtes logisches Prinzip“ durchbrochen werde, da ein Segmentwechsel hinsichtlich von Verkehren, die den Zeitraum von 23.00 bis 6.00 Uhr ohne kommerziellen Halt durchfahren, unzulässig sein solle. In anderen Fällen wäre dies jedoch weiterhin zulässig. Zudem weisen die Antragstellerinnen auf die aktuelle Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen hin (Beschluss vom 01.03.2019, Az. 13 B 1349/18).

In ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 kritisieren die Hinzugezogenen zu 9 und 18, dass die Antragstellerinnen die in den letzten Verfahren durch die Bundesnetzagentur vorgenommene Änderung hinsichtlich des Segments Nacht im vorliegenden Antrag nicht berücksichtigt hätten.

Nach Ansicht der Beschlusskammer ist festzuhalten, dass Verkehre, die u. U. durch Schlaf- oder Liegewagen einen erhöhten Komfortlevel aufweisen und deren Trassierung so gewählt ist, dass der Transport über Nacht und mit eingeschlossener Übernachtung erfolgen soll, mit großer Wahrscheinlichkeit eine zu anderen Verkehren heterogene Nachfragestruktur aufwei-

sen. Das liegt bereits darin begründet, dass die Übernachtungsleistung mit der Transportleistung gekoppelt wird. Hierdurch werden andere Kundeninteressen bedient und andere Nachfragegruppen angesprochen.

Es ist zudem festzustellen, dass diese Verkehre dann, bei isolierter Betrachtung der jeweiligen Verkehre, eine konstante Nachfrageelastizität aufweisen, so lange die Verkehre keinen kommerziellen Halt durchführen. Wenn keine Fahrgäste aus- oder einsteigen, kann sich die Nachfrageelastizität des Zuges nicht ändern.

Die Bemessung der Nachfrageelastizität für Nachtzüge durch die Antragstellerinnen weist in diesem Kontext Defizite auf. Offensichtlich ist, dass Verkehren, bei denen sich die Zusammensetzung der Reisenden – mangels Verkehrshalt – nicht ändert, dennoch unterschiedliche Preiselastizitäten unterstellt werden. Die Defizite liegen aber auch daran, dass wenig Datenmaterial für die Bemessung der Preiselastizität von Nachtzügen verfügbar ist. Die Beschlusskammer ist weiterhin der Auffassung, dass die Preiselastizität von Nachtzügen stärker exploriert werden muss. Im Rahmen des vorliegenden Verwaltungsverfahrens sind jedoch keine detaillierten Vorträge zu dieser Thematik erfolgt. Deshalb erscheint es sachangemessen, die aktuelle Elastizitätsbestimmung durch die Antragstellerinnen zu Grunde zu legen. Gleichzeitig darf dabei nicht übersehen werden, dass die Preisbildung sachlich in den Fällen, in denen kein Fahrgastwechsel stattfindet, zu abwegigen Ergebnissen kommt.

Der von den Antragstellerinnen vorgebrachten Argumentation, die Anpassung der Ziffer 6.2.1.2.5. durch die Beschlusskammer führe zu Fehlanreizen, folgt die Kammer nicht. Solche Anreize sind nicht plausibel erkennbar. Zudem haben die Antragstellerinnen ihren Vorwurf auch nicht mit Daten hinterlegt. Selbst wenn ein entsprechender Fehlanreiz gesetzt würde, müsste die praktische Auswirkung als vernachlässigbar eingeschätzt werden. Ein vermeintliches Durchbrechen eines im Trassenpreissystem zu Grunde gelegten logischen Prinzips stuft die Bundesnetzagentur vor dem Hintergrund der Beseitigung einer erkennbaren Unschärfe in der Elastizitätsbemessung als nachrangig ein. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich, im Gegensatz zu anderen Fällen, bei Nachtzugverkehren der Segmentwechsel zu einer bestimmten Uhrzeit besonders auswirkt, weil deren Haltefrequenz deutlich geringer als bei tagsüber verkehrenden Zügen ist.

Die Beschlusskammer hat daher entschieden, die Entgelte für nachts verkehrende Züge einerseits grundsätzlich zu genehmigen, andererseits aber eine offensichtliche Unschärfe der Elastizitätsbemessung zu korrigieren und dem Entgeltantrag der Antragstellerinnen insoweit nur teilweise zu entsprechen. Daher werden die Entgelte der Antragstellerinnen unter der Einschränkung genehmigt, dass Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB zum Segment „Nacht“ – wie weiter oben dargestellt – angepasst wird. Aus Sicht der Beschlusskammer ist es zutreffend, dass die Änderung nur einen sehr kleinen Teil der Nutzer der Antragstellerinnen trifft, gleichwohl wird so eine offensichtliche Ungenauigkeit korrigiert, von der die betroffenen Verkehre stark beeinträchtigt wurden und die zu beheben war.

Im Verlauf des Verfahrens wurden darüber hinaus insbesondere die Begründung des Segments „Nacht“ allein über das zeitliche Segmentierungskriterium – wie von den Antragstellerinnen vorgesehen – sowie in diesem Zusammenhang die Einführung eines zusätzlichen Segmentierungskriteriums, welches sich am Wagenmaterial orientiert, diskutiert. Entsprechende Argumente waren bereits im vorherigen Verfahren ausgetauscht worden. Diesbezüglich wird auf den Beschluss im Verfahren BK10-18-0202\_E vom 13.02.2019 verwiesen.

Die Antragstellerinnen geben in ihrer Antwort vom 31.10.2019 zum zweiten Anhörungsschreiben an, dass die von ihnen vorgenommene Abgrenzung des Segments „Nacht“ an-

hand des zeitlichen Segmentierungskriteriums eisenbahnrechtskonform sei. Hinsichtlich der von Hinzugezogenen vorgeschlagenen Abgrenzung nach Wagenmaterial äußern sich die Antragstellerinnen kritisch. Diese sei nicht geeignet, da die Mehrzahl der Nachtzüge in Deutschland immer auch Sitzwagen mitführen würde. Dem Infrastrukturbetreiber seien die mit dem Wagenmaterial einhergehenden Komfortstufen nicht bekannt. Die Antragstellerinnen stehen zudem einer Ausweitung des Zeitkriteriums auf die üblichen Check-In- und Check-Out-Zeiten von Hotels – wie von den Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 vorgeschlagen – kritisch gegenüber. Zum einen sehen sie die Gefahr einer willkürlichen Festsetzung solcher Zeiten und zum anderen würden diese Zeiten in Hotels die frühestmögliche Anreise und die spätestmögliche Abreise darstellen. Hingegen werde zur Ermittlung des Hauptverkehrszeiten seitens der Antragstellerinnen die Studie „Mobilität in Deutschland“ herangezogen, woraus robuste Zeiten für Nachtverkehre ablesbar seien. Eine Abgrenzung des Segments Nacht anhand des Wagenmaterials in Kombination mit einer Ausweitung des Zeitkriteriums hätte aus Sicht der Antragstellerinnen zur Folge, dass eine sehr heterogene Endkundengruppe einem einzigen Marktsegment zugeordnet würde.

Die Hinzugezogene zu 16 unterhält verschiedene Nachtreisezugverbindungen, die nach ihren Angaben in der Stellungnahme vom 30.10.2019 überwiegend dem Segment Nacht zugeordnet würden. Außerhalb des Zeitraums zwischen 23.00 und 6.00 Uhr erfolge jedoch eine Zuordnung zu dem Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“. Auf Grund der aus ihrer Sicht problematischen Abgrenzung des Marktsegments Nacht schlägt sie vor, dass Züge mit einem Anteil von Schlaf- oder Liegewagen von 50 % oder mehr durchgehend dem Segment Nacht zugewiesen werden sollten.

In ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 schlagen die Hinzugezogenen zu 9 und 18 eine Änderung der Regelung unter Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB vor, die darauf abzielt, dass im Segment „Nacht“ eine zeitliche Abgrenzung anhand üblicher Check-In- und Check-Out-Zeiten von Hotels zur Anwendung kommen solle.

Nach Auffassung der Beschlusskammer wird den speziellen Gegebenheiten des Segments „Nacht“ durch die weiter oben dargestellte, vom Antrag abweichende Fassung der Regelung unter Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB ausreichend Rechnung getragen. Eine zusätzliche Segmentierung anhand des Wagenmaterials erscheint zwar grundsätzlich möglich, jedoch (zum aktuellen Zeitpunkt) nicht zwingend. Die Ausweitung des Zeitkriteriums auf Check-In- und Check-Out-Zeiten von Hotels stellt nach aktueller Einschätzung keine valide Alternative und insbesondere auch keine zwingend notwendige Anpassung im Vergleich zur derzeitigen Vorgehensweise der Antragstellerinnen dar. Zumindest ist ein Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften unter Berücksichtigung der Anpassung der Beschlusskammer zum Segment Nacht derzeit nicht erkennbar. Um valide Aussagen zur Praktikabilität alternativer Abgrenzungen treffen zu können, muss die Preiselastizität von Nachtzügen (in unterschiedlichen Abgrenzungsdefinitionen) zukünftig stärker exploriert werden.

#### **II. 3.3.4.5 Segment Punkt-zu-Punkt**

Die Genehmigung des von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltgrundsatzes zur Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ unter Ziffer 6.2.1.2.8. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird mit Blick auf die Regelungen zur Begrenzung auf vier Fahrten insofern eingeschränkt erteilt, als dass klargestellt wird, dass es für die Erfüllung des Kriteriums allein auf die durchgeführten Zugfahrten ankommt und nicht auf die angemeldeten Zugfahrten. Die Regelung wird wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

#### **SNB Ziffer 6.2.1.2.8. Punkt-zu-Punkt**

[...]

##### **Kriterium Punkt-zu-Punkt**

[...]

Das Trassenangebot für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt steht unter der Bedingung, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, das u.a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiert, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens 4 Fahrten anmeldet durchführt. Ist zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, werden sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet.

[...]

Alle weiteren Bestandteile der Regelungen zum Segment „Punkt-zu-Punkt“ werden in der beantragten Form genehmigt.

Unter Ziffer 6.2.1.2.8. „Punkt-zu-Punkt“ definieren die Antragstellerinnen für die Tageszeit ein Segment, welches sich im Bedarf von Metro, Basic, Charter und Nostalgie unterscheidet. Abgrenzungskriterien laut Antrag für dieses Segment sind die folgenden fünf Segmentierungskriterien:

- Alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag sind im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr;
- das Trassenangebot für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ steht unter der Bedingung, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, das u. a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiert, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens 4 Fahrten anmeldet, wobei, wenn zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar ist, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet werden (sogenannte Vier-Fahrten-Grenze);
- soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren, dürfen sie nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 km/h fahren. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ vorgegeben;
- Flexibilität des Konstruktionsspielraums der Trassenanmeldung von +/- 30 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jeden kundenbestellten Haltezeitpunkt für den gesamten Zuglauf, d.h. insgesamt ein Konstruktionsspielraum von 60 Minuten;
- keine bestellten Anschlüsse an den bedienten Personenverkehrshalten.

Im hier vorliegenden Genehmigungsantrag wurden insbesondere das Kriterium der „Vier-Fahrten-Grenze“ und das Kriterium der „Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h zwischen Metropolbahnhöfen“ diskutiert. Diese beiden Kriterien werden im Folgenden näher thematisiert. Im Anschluss hieran werden die verbleibenden drei Kriterien behandelt.

### **II. 3.3.4.5.1 Kriterium der Vier-Fahrten-Grenze**

Hinsichtlich des Kriteriums der vier Fahrten („Vier-Fahrten-Grenze“) wurden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens insbesondere vier Aspekte diskutiert. Dies betraf

- die Frage nach dem/den Zeitpunkt(en) der Prüfung der „Vier-Fahrten-Grenze“ (auch bei Anmeldung der Trassen oder nicht),
- die Frage, ob bei Überschreitung der „Vier-Fahrten-Grenze“ auf einzelnen Halteabschnitten die restlichen Teile der Zugläufe (ohne Überschreitung der „Vier-Fahrten-Grenze“) dennoch dem (günstigen) Segment Punkt-zu-Punkt zugeordnet sein könnte oder nicht,
- die Frage, ob die Einführung von Bedienverböten auf gemeinsamen Halteabschnitten ein Überschreiten der Vier-Fahrten-Grenze wirksam ausschließen kann oder nicht, sowie
- die Frage der Angemessenheit der Höhe der Vier-Fahrten-Grenze selbst.

#### **Zur Frage der Zeitpunkte der Prüfung der Vier-Fahrten-Grenze:**

Im Ergebnis war aus Sicht der Beschlusskammer – analog zum Verfahren zum TPS 2020 – die Regelung zur Vier-Fahrten-Grenze dahingehend abgeändert zu genehmigen, dass bei der Prüfung der Vier-Fahrten-Grenze auf die Anzahl der durchgeführten Fahrten und nicht der angemeldeten Fahrten abzustellen ist (vgl. auch Beschluss vom 13.02.2019 mit Az. BK10-18-0202\_E). Die von den Antragstellerinnen diesbezüglich vorgesehene Regelung ist sowohl intransparent als auch – bei Zugrundelegung des von den Antragstellerinnen vorgebrachten Regelungsinhalts – unangemessen und verstößt gegen § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 36 ERegG. Die Bestimmung, dass Verkehre nur dann dem günstigen Punkt-zu-Punkt Segment zugeordnet werden können, wenn im gesamten Zuglauf keine Überschreitung der Vier-Fahrten-Grenze vorliegt, war dagegen nicht zu beanstanden.

Mit dem im Genehmigungsantrag vorgesehenen Entgeltgrundsatz beabsichtigen die Antragstellerinnen eine Regelung zur Abgrenzung des Marktsegments „Punkt-zu-Punkt“, wonach dieses unter der Bedingung stehe, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, das u. a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiere, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens vier Fahrten anmelde, wobei, wenn zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar sei, dass diese Bedingung nicht erfüllt wäre, sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet würden.

Die Antragstellerinnen äußern sich in ihrer Antwort vom 31.10.2019 zum zweiten Anhörungsschreiben zum maßgeblichen Zeitpunkt, der für die Bedingung der sogenannten Vier-Fahrten-Grenze ausschlaggebend ist. Sie sind der Auffassung, dass hinsichtlich des Zeitpunkts, zu dem das Kriterium erfüllt sein müsse, keine Intransparenz bestehe. Als Zeitpunkt der endgültigen Zuordnung in das jeweilige Marktsegment sei für alle Fahrten der Zeitpunkt der Abrechnung von Relevanz. Demgegenüber sei hinsichtlich der Punkt-zu-Punkt-Verkehre eine Kenntlichmachung als solche zum Zeitpunkt der Anmeldung – im Hinblick auf die Besonderheiten bezüglich der Fahrplanerstellung (z. B. Beachtung des Geschwindigkeitskriteriums) – notwendig. Eine Nichtbeachtung des Vier-Fahrten-Kriteriums zum Zeitpunkt der Anmeldung würde zu einer nicht optimalen Kapazitätsnutzung im Netzfahrplan führen, weil eine Auswahl der vier „besten“ Trassen bei gleichzeitiger Ablehnung anderer Trassenangebote möglich wäre (dahinter steht folgender Gedanke: Das EVU würde mehr Trassen anmelden, als es benötigt, und maximal 4 Trassen annehmen; bezüglich der nicht angenommenen Trassen würde das EVU – lediglich – die Konstruktionskosten tragen). Bestellungen „auf

Vorrat“ würden zwangsläufig zu kapazitiven Einschränkungen bei der Netzfahrplanerstellung führen und seien weder im Interesse der Antragstellerinnen noch in dem der Zugangsberechtigten.

In ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 kritisieren die Hinzugezogenen zu 9 und 18, dass die Antragstellerinnen erneut auf den Anmeldezeitpunkt hinsichtlich der Vier-Fahrten-Grenze abzustellen beabsichtigten, und verweisen auf die von der Bundesnetzagentur getroffenen Erwägungen aus dem Beschluss vom 13.02.2019 (Az. BK10-18-0202\_E).

Die von den Antragstellerinnen beantragte Regelung in Ziffer 6.2.1.2.8. ist nach Auffassung der Beschlusskammer intransparent, weil im Abschnitt „Kriterium Punkt-zu-Punkt“ in Satz 2 zunächst auf die Anmeldung von höchstens 4 Fahrten abgestellt wird und in Satz 3 eine Überprüfung zum Zeitpunkt der Abrechnung geregelt wird. Die Intransparenz ist bereits daran zu erkennen, dass die Antragstellerinnen im letztjährigen Verfahren zum TPS 2020 bei gleichbleibendem Wortlaut der SNB-Klausel in ihrer Argumentation abwechselnd auf das Erfordernis lediglich einer Prüfung zum Zeitpunkt der Abrechnung und später einer Prüfung sowohl bei der Anmeldung als auch bei der Abrechnung abgestellt haben.

Nach Ansicht der Beschlusskammer steht das von den Antragstellerinnen vorgetragene Argument der nicht optimalen Kapazitätsnutzung mit der Gefahr, dass Zugangsberechtigte weniger als die zulässige Zahl verwendbarer Trassen erhalten (z. B. auf Grund von Ablehnungen beantragter Trassen), in einem Spannungsverhältnis. Zwar ist die Argumentation der Antragstellerinnen dem Grunde nach schlüssig, jedoch muss an dieser Stelle eine Abwägung stattfinden, wobei in diesem Zusammenhang das Risiko für die Zugangsberechtigten höher zu gewichten ist. Da die Grenze von vier Fahrten ausweislich der Ziffer 4.1.6 der Anlage 6a des Antrags ein „häufiges Angebot“ im SPFV unterbinden soll, wird es durch die Beschlusskammer als kritisch angesehen, wenn eine angesetzte Obergrenze potenziell weiter eingeschränkt würde. Die Risiken für die Zugangsberechtigten, auf Grund der Restriktionen bzgl. des Segments „Punkt-zu-Punkt“ im Rahmen der Fahrplanerstellung weniger als die zulässige Zahl von Trassen angeboten zu bekommen, sowie darüber hinaus Trassen angeboten zu bekommen, deren Verwertbarkeit bzw. Wirtschaftlichkeit als gering eingeschätzt wird, sind aus Sicht der Beschlusskammer von hoher Relevanz. Das gilt vor allen Dingen auf hoch ausgelasteten Strecken, auf denen auch im Rahmen einer Fahrlagenberatung oder vergleichbarer Vorbereitungen Unsicherheiten darüber bestehen, in welchem Umfang Trassenanmeldungen entsprochen werden kann.

Entscheidend ist auch, dass aus Endkundenperspektive letztendlich nur die Anzahl der angebotenen bzw. durchgeführten Fahrten von Relevanz ist. Welche Anzahl an Fahrten im Rahmen der Fahrplanerstellung in Diskussion war, scheint hier unerheblich. Des Weiteren wurde die ausschließliche Nutzung des Zeitpunkts der Durchführung bereits in der Vergangenheit praktiziert, was aus Sicht der Kammer als ein Indiz für die praktische Anwendbarkeit dieser Vorgehensweise zu werten ist.

Zudem sind die von den Antragstellerinnen im letztjährigen Verfahren als Gegenargument angeführten Verschiebungen kollidierender Trassen durch Anmeldung von später nicht angenommenen Trassen im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ nicht zwingend. Die Antragstellerinnen können durch einen transparenten Zuweisungsprozess insbesondere im Koordinierungsverfahren darauf hinwirken, dass die betroffenen EVU ihre Trassenanmeldungen aufgeben, wenn sie sehen können, welche Lagen sie insgesamt erhalten können. Zudem sind Trassen im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ günstig und obsiegen daher tendenziell weniger häufig in Konfliktverfahren. Weiterhin wird es aufgrund der größeren Konstruktionsspielräu-

me im Segment „Punkt-zu-Punkt“ häufig so sein, dass eher die „Punkt-zu-Punkt“-Trasse angepasst wird als die konkurrierende Trasse.

Hinsichtlich der Transparenz der betreffenden Regelung zum maßgeblichen Zeitpunkt in ihrer jetzigen Form hegt auch die Kammer Zweifel, da die Formulierung in Zusammenhang mit den beiden Zeitpunkten zu Missverständnissen führen kann (und auch bereits geführt hat). Aus diesen Gründen genehmigt die Beschlusskammer die vorliegende Regelung unter Anpassung auf den Zeitpunkt der Durchführung der Fahrten. Mit diesem Vorgehen wird sowohl den vorgetragenen inhaltlichen Punkten Rechnung getragen als auch die Transparenz der Regelung erhöht.

#### **Zur Frage der Vier-Fahrten-Grenze mit Bezug auf Halteabschnitte vs. Gesamtzugläufe:**

Fraglich war diesbezüglich, ob die Segmentabgrenzung durch die Vier-Fahrten-Regelung eine Einordnung von Trassen in das Segment „Punkt-zu-Punkt“ nur für jene Halteabschnitte unterbinden sollte, in denen mehr als vier Fahrten je Tag und Richtung durchgeführt werden, oder auch für andere Abschnitte des Laufweges, auf denen höchstens vier Fahrten je Tag und Richtung durchgeführt werden. Nach der vorgelegten Regelung der Antragstellerinnen führt bereits ein einzelner Halteabschnitt mit mehr als vier Fahrten dazu, dass für den gesamten Zuglauf keine Einordnung (anderer Zuglaufabschnitte mit höchstens vier Fahrten) in das Segment „Punkt-zu-Punkt“ mehr möglich ist. Aus Sicht der Beschlusskammer ist diese Regelung nicht zu beanstanden.

Die Antragstellerinnen nehmen in ihrem Schreiben vom 09.12.2019 zu dieser Thematik Stellung. Zunächst weisen die Antragstellerinnen darauf hin, dass sie alle aufgestellten Kriterien des Segments in ihrer Gesamtbetrachtung für essentiell im Rahmen der Abgrenzung halten. Insbesondere sei eine ausreichende Abgrenzung allein durch die Kriterien „Flexibilität in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeit“ und „fehlende Netzkonnektivität“ nicht ausreichend. Eine „Hochstufung“ von Punkt-zu-Punkt Verkehren zu Metro-Verkehren bei Nichteinhaltung des Vier-Fahrten-Kriteriums nur auf überlagernden Abschnitten würde aus ihrer Sicht dazu führen, dass keine eindeutige Abgrenzung zwischen Punkt-zu-Punkt Verkehren und in ein Netz eingebundenen Verkehren mehr möglich wäre. Anhand eines Beispiels führen die Antragstellerinnen aus, dass auch ohne bestellte Anschlüsse und mit der Möglichkeit eines erweiterten Konstruktionsspielraums aufgrund der Vielzahl von Verbindungen de facto eine Vernetzung der Verkehre vorliegen würde. Somit seien langlaufende Beförderungsketten durch die gesamte Republik möglich. Ein solches Produkt spräche jedoch Endkundengruppen an, die nicht mit dem Marktsegment Punkt-zu-Punkt angesprochen werden sollten. Die durch ein solches Verbindungsnetz bestehende Netzkonnektivität stehe im Widerspruch zu den Abgrenzungskriterien des Segments „Punkt-zu-Punkt“. Die darin durchgeführten Verkehre seien Einzelfahrten, die maximal 4 Mal pro Tag und ohne Einbindung in ein Netz angeboten werden. Sofern ein Anbieter ein Netzwerkangebot beabsichtige, sei dies entsprechend anzumelden und durchzuführen.

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 bemängeln in ihren Stellungnahmen vom 30.10.2019, vom 14.11.2019 und vom 03.12.2019, dass die Beschränkung auf vier Fahrten auf jedem bestellten Halteabschnitt unzulässig und intransparent sei. Eine Zuweisung zum Marktsegment Metro dürfe nur auf den jeweils überlagernden Abschnitten erfolgen und der restliche Laufweg somit nicht berührt werden. Die Regelung entfalte nach Ansicht der Hinzugezogenen eine wachstumsbegrenzende Wirkung, die den Regulierungszielen nach § 3 Nr. 2 ERegG widerspräche. Insbesondere würden die Erfahrungen aus der Netzfahrplanerstellung 2020 für eine Neubewertung der vorliegenden Problematik durch die Beschlusskammer sprechen. In diesem Zusammenhang führen die Hinzugezogenen mehrere praktische Beispiele auf, die

anhand aktueller Zuglinien die Auswirkungen der Regelung zur Überlagerung von Halteabschnitten illustrieren sollen. Hinsichtlich einer Fortwirkung der Überschreitung der Vier-Fahrten-Grenze vom überlagernden Abschnitt auf die nicht-überlagernden Abschnitte merken die Hinzugezogenen an, dass die Vier-Fahrten-Grenze nicht zur Vermeidung einer Netzbildung diene, sondern dafür das Kriterium „keine Anschlüsse“ von Relevanz sei. Aus diesem Grunde sei es etwa zulässig, wenn sich vier Fahrten an einem Bahnhof punktuell kreuzten, solange keine bestellten Anschlüsse vorlägen und ein bequemer und gesicherter Umstieg damit nicht möglich sei. Für die Umsteigemöglichkeit sei nicht von Belang, ob hinter dem Kreuzungspunkt der Linien (ohne bestellte Anschlüsse) noch eine Überlagerung der Laufwege zweier Linien folge. Die Vier-Fahrten-Grenze diene vielmehr der Vermeidung einer dichteren Bedienfrequenz. Eine solche bestehe indes nur zwischen Halten des überlagernden Abschnitts und wirke nicht fort, da in nicht-überlagernden Abschnitten wegen der Vier-Fahrten-Grenze eine häufigere Erreichbarkeit ausgeschlossen sei. Die (teils unvermeidbare) Überschreitung der Grenze in Teilabschnitten dürfe nicht zum Entfall der Punkt-zu-Punkt-Eigenschaft in Teilabschnitten führen, die die Grenze einhielten. Eine getrennte Betrachtung der Abschnitte führe auch nicht zu einem Problem bei der Abgrenzung zum Metro-Netz. Denn die Kriterien „fehlende Netzeinbindung (keine bestellten Anschlüsse)“ und „zeitliche Flexibilität (Konstruktionsspielraum +/- 30 Minuten)“ seien auch weiterhin auf dem gesamten Laufweg – auch im „Metro“-Teilabschnitt – einzuhalten. Die Einhaltung der vorgenannten Kriterien sei jedoch nur dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn der überlagernde „Metro“-Abschnitt von untergeordneter Länge und begrenzter Bedeutung sei. Gerade dann sei es jedoch unangemessen, bei Überschreitung des Vier-Fahrten-Kriteriums im Teilabschnitt die Punkt-zu-Punkt-Zuordnung für den gesamten restlichen Laufweg entfallen zu lassen. Durch eine beschränkte Anwendung der Metro-Hochstufung könne indes eine unbillige Benachteiligung beseitigt und die Angemessenheit nach § 39 Abs. 1 ERegG sichergestellt werden.

Die Beschlusskammer sieht die betreffende Regelung zur Auswirkung der Vier-Fahrten-Grenze auf den kompletten Zuglauf als zulässig an. Das Segment „Punkt-zu-Punkt“ weist im Gegensatz zu dem Segment Metro eine abweichende Tragfähigkeit auf, was mit der fehlenden Vernetzung und somit abweichenden Endkundennachfrage zusammenhängt. Würde die Regelung aufgehoben und sich somit nur noch auf überlagernde Abschnitte beziehen, wäre aus Sicht der Beschlusskammer ein integriertes Verkehrs- bzw. Fahrplankonzept mittels Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und vereinzelter Metro-Verbindungen bzw. -Abschnitten möglich.

Einerseits führen Regelungen, die für den gesamten Laufweg Vorgaben treffen (hier etwa die vorgesehene Vier-Fahrten-Regelung auf einzelnen Halteabschnitten mit Wirkung auf den gesamten Laufweg), möglicherweise bei isolierter Betrachtung von einzelnen Laufwegsabschnitten zu (scheinbaren) Ungleichbehandlungen. Auf einem identischen Laufwegsabschnitt würden möglicherweise zwei Trassennachfrager unterschiedlich eingeordnet, obwohl sie bei Betrachtung des isolierten Abschnitts ähnliche Charakteristika aufweisen. Zu berücksichtigen ist aber andererseits, inwieweit die jeweils anderen Teile ihrer Laufwege unterschiedliche Charakteristika aufweisen und damit eine Gesamtlaufwegsbetrachtung notwendig erscheint, die einer „isolierten“ Betrachtung einzelner Laufwegsabschnitte entgegensteht. Nach Auffassung der Beschlusskammer unterscheidet sich hier die in Rede stehende Vier-Fahrten-Regelung von der Frage, ob einzelne Abschnitte als Metro-Verkehre mit Punkt-zu-Punkt-Abschnitten kombinierbar sind. Bezüglich des Abgrenzungskriteriums der Geschwindigkeit hat sich die Beschlusskammer in ihrer Entscheidung zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_E, S. 45) zwar für eine abschnittsweise Betrachtung ausgesprochen. Dem steht indes nicht entgegen, im Hinblick auf die übrigen Kriterien eine abweichende Betrachtung anzunehmen, da

prägendes Merkmal und Grund für den geringeren Trassenpreis des Segments „Punkt-zu-Punkt“ gerade das Abstellen auf nicht vernetzte Verkehre ist (BK10-18-0202\_E, S. 49)

Den Antragstellerinnen ist darin zuzustimmen, dass grundsätzlich alle Segmentierungskriterien essentiell für die Abgrenzung sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Berücksichtigung des Ziels der Segmentbildung „Punkt-zu-Punkt“, nämlich gerade nicht vernetzten Verkehren günstigere Trassenpreise anbieten zu können.

Das Kriterium der vier Fahrten kann daher entgegen der Ansicht der Hinzugezogenen zu 9 und 18 auch nicht losgelöst von der Frage dieser Netzbildung betrachtet werden. Auch ist ein alleiniges Abstellen auf das Kriterium der (fehlenden) Anschlüsse für die Frage der Netzbildung nicht ausreichend. Sofern die Hinzugezogenen darauf abstellen, dass zur Verhinderung der Netzbildung entsprechend Punkt 4.1.5 der Anlage 6a der Antragstellerinnen (allein) dieses Kriterium heranzuziehen sei, so greift dieser Einwand vor dem Hintergrund des Erfordernisses einer Gesamtbetrachtung der Segmentierungskriterien zu kurz. Sofern die Hinzugezogenen in Ergänzung hierzu weiter darauf abstellen, dass es bei der Vier-Fahrten-Grenze (allein) um die Vermeidung einer dichteren Bedienfrequenz gehe (4.1.6 der Anlage 6a der Antragstellerinnen) und dass eine solche nur in den überlagerten Abschnitten bestehe und im Übrigen aufgrund des Kriteriums der vier Fahrten für den restlichen Laufweg ausgeschlossen sei, ist darauf hinzuweisen, dass gerade bei der Erhöhung der Bedienfrequenz zwischen Metropolbahnhöfen in einem vorgelagerten Halteabschnitt aufgrund der rein faktisch höheren Anzahl an potentiellen Zugverbindungen dennoch eine Netzbildung über nachgelagerten Verbindungen erreicht werden kann. Die Überschreitung der Vier-Fahrten-Grenze kann eine im Segment „Punkt-zu-Punkt“ nicht intendierte Vernetzung begünstigen, auch wenn man das Kriterium selbst vorrangig unter dem Begriff der Bedienfrequenz betrachten möchte, wie es auch durch Punkt 4.1.6 der Anlage 6a zum Genehmigungsantrag suggeriert wird.

Auch ist aus Sicht der Beschlusskammer eine auf den sonstigen, vom „Metro“-Abschnitt getrennten Laufweg beschränkte Anwendung des Vier-Fahrten-Kriteriums unter Beibehaltung der Kriterien „fehlende Netzeinbindung (keine bestellten Anschlüsse)“ und „zeitliche Flexibilität (Konstruktionsspielraum +/- 30 Minuten)“ auf dem gesamten Laufweg nicht ausreichend, um eine ordnungsgemäße Segmentierung vorzunehmen, da auch das Vier-Fahrten-Kriterium – wie soeben dargestellt – der der Abgrenzung des „Punkt-zu-Punkt“-Verkehrs von vernetzten Verkehren dienen soll. An dieser Stelle wird auch noch einmal auf die grundsätzliche Bedeutung aller Segmentierungskriterien in ihrer Gesamtheit hingewiesen.

Dem folgend verbietet die Zielrichtung der Abgrenzung (kein Netzcharakter) an dieser Stelle eine isolierte Betrachtung einzelner Laufwegsabschnitte.

Die Segmentierung anhand der Gesamtbetrachtung der vorgenannten Segmentierungskriterien hat auch nicht zur Folge, dass die Hinzugezogenen zu 9 und 18 entgegen § 3 Nr. 2 ERegG unzulässiger Weise in ihrem Wachstum beschränkt würden. Sofern die Hinzugezogenen ergänzend davon ausgehen, dass für den Fall einer getrennten Betrachtung von Halteabschnitten die Einhaltung der Segmentierungskriterien „fehlende Netzeinbindung (keine bestellten Anschlüsse)“ und „zeitliche Flexibilität (Konstruktionsspielraum +/- 30 Minuten)“ auch im Halteabschnitt „Metro“ nur dann wirtschaftlich sinnvoll und eine Ausstrahlungswirkung auf andere Laufabschnitte daher besonders unangemessen sei, wenn der „Metro“-Abschnitt von geringer Länge bzw. Bedeutung ist, so ist dem entgegenzuhalten, dass es den Hinzugezogenen nicht untersagt ist, Fahrten in anderen Segmenten durchzuführen. Dementsprechend ließe sich Wachstum bzw. Wirtschaftlichkeit auch über Leistungen in dem nicht durch das Vier-Fahrten-Kriterium begrenzten Metro-Segment realisieren, so wie es für

Wettbewerber (vgl. weiter oben zur Hinzugezogenen zu 7) ebenfalls gilt. Innerhalb dieses Segments wären dann auch die anderen Segmentierungskriterien des „Punkt-zu-Punkt“ nicht mehr einzuhalten. Im Ergebnis ist die Beschlusskammer deshalb der Auffassung, dass die beantragte Regelung zur Ausstrahlungswirkung der Vier-Fahrten-Regelung auf den kompletten Laufweg angemessen ist.

#### **Zur Frage der Einführung von Bedienverboten oder ähnlichen Konzepten:**

Bei der Frage, ob die Einführung von Bedienverboten auf gemeinsamen Halteabschnitten ein Überschreiten der Vier-Fahrten-Grenze wirksam ausschließen kann oder nicht, folgt die Beschlusskammer der Argumentation der Antragstellerinnen. Insbesondere die Kontrollierbarkeit als auch das Missbrauchspotential entsprechender Regelungen stellen sich in diesem Zusammenhang als problematisch dar.

In ihren Stellungnahmen vom 30.10.2019 und 03.12.2019 schlagen die Hinzugezogenen zu 9 und 18 die Einführung der Möglichkeit von Bedienverboten zur Vermeidung von gemeinsamen Halteabschnitten im Sinne der Vier-Fahrten-Grenze auch durch Aufnahme einer entsprechenden Regelung in die SNB vor. Diese seien zur Wahrung der Angemessenheit der Entgeltregelung nach §39 Abs. 1 ERegG geboten. Bedienverbote wären zudem im öffentlichen Verkehrsrecht anerkannt und auch im Eisenbahnbereich unproblematisch möglich und üblich (als Beispiel wird auf das Segment Charter / Nostalgie verwiesen). Die Hinzugezogenen haben als Anlagen zu ihrer Stellungnahme vom 03.12.2019 entsprechende Bescheide zu Bedienverboten im Hinblick auf Fernbuslinien beigefügt. Weiterhin geben die Hinzugezogenen zu 9 und 18 an, dass eine Kontrollierbarkeit von Bedienungsverboten mittels ihres Online-Buchungsportals gegeben sei (keine Möglichkeit der Buchung) und das Missbrauchspotential durch Spontanfahrgäste äußerst gering sei, da in den Fahrplanmedien und an den betroffenen Bahnhöfen ein entsprechender Ausweis stattfände.

Die Antragstellerinnen äußern sich in ihrer Stellungnahme vom 09.12.2019 kritisch zum Vorschlag der Hinzugezogenen zu 9 und 18, durch die Anmeldung von Halten nur zum Einstieg (NE) bzw. nur zum Ausstieg (NA) auf bestimmten Relationen die Vier-Fahrten-Grenze außer Kraft zu setzen. Sie sehen darin kein geeignetes Abgrenzungskriterium, da ein Missbrauch einer solchen Regelung von ihnen als wahrscheinlich angesehen werde. In diesem Zusammenhang führen die Antragstellerinnen mehrere Beispiele auf, die einen solchen Missbrauch veranschaulichen sollen. Zudem sei für die Antragstellerinnen nicht systematisch nachvollziehbar, ob der von den Hinzugezogenen zu 9 und 18 aufgeführte eingeschränkte Ticketverkauf tatsächlich flächendeckend durchgeführt würde. Des Weiteren sei ein Vergleich mit dem Segment Charter / Nostalgie nicht möglich, da diese Verkehre auf ein Ziel ausgerichtet seien und somit kein Anreiz für einen Ausstieg vor der Zieldestination bestehen würde.

Die von den Antragstellerinnen dargestellten Beispiele potentiellen Missbrauchs weisen die Hinzugezogenen insbesondere unter Verweis auf erheblichen Rechercheaufwand als unrealistisch zurück. Ebenso weisen sie die Zweifel der Antragstellerinnen am flächendeckend durchgeführten eingeschränkten Ticketverkauf zurück.

Die Beschlusskammer teilt im Ergebnis die Bedenken der Antragstellerinnen zur Einführung von Bedienverboten. Vor allem das Missbrauchspotential sowie die Kontrollierbarkeit solcher Regelungen stehen einer praktischen Anwendung entgegen. So wird der notwendige Rechercheaufwand nicht als relevantes Hindernis eines Missbrauchs gesehen, während die Nachvollziehbarkeit für die Antragstellerinnen, inwiefern eine flächendeckende Durchführung des eingeschränkten Ticketverkaufs stattfindet, nicht zweifelsfrei festgestellt werden kann. Der Vergleich mit Bedienverboten im Marktsegment Charter / Nostalgie geht aus Sicht der

Beschlusskammer auf Grund unterschiedlicher Bedürfnisse der Endkunden fehl. Insgesamt scheint eine wie von der Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 vorgeschlagene Regelung zwar nicht grundsätzlich undenkbar, allerdings ist sie auch nicht zwingend. Dass sich aus ihrem Fehlen ein Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften ergeben würde, ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht der Fall.

#### **Zur Frage der Höhe der Vier-Fahrten-Grenze:**

Im Rahmen des Verfahrens wurde zudem die Höhe der Grenze von vier Fahrten pro Verkehrstag und Richtung kritisiert. Nach Auffassung der Antragstellerinnen (vgl. Stellungnahmen vom 31.10.2019 sowie vom 09.12.2019) seien alle Kriterien zur Abgrenzung des Segments Punkt-zu-Punkt essenziell und können nur in der Gesamtbetrachtung eine sachgerechte Marktabgrenzung gewährleisten. Zur weiteren Argumentation der Antragstellerinnen im letztjährigen Verfahren wird auf den Beschluss vom 13.02.2019 (Az. BK10-18-0202\_E) verwiesen.

In der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 9 und 18 vom 30.10.2019 kritisieren diese, dass die Grenze von vier Fahrten gegen das Prinzip des unbeschränkten Trassenzugangs verstoße. Zudem sei die Anzahl von vier Fahrten willkürlich gesetzt und unangemessen. Selbst bei sechs Fahrten je Verkehrstag und Richtung könne noch keine zweistündige Bedienung sichergestellt werden, die von Geschäftskunden und anspruchsvollen Freizeitreisenden als Mindesttakt anzusehen sei.

Nach Auffassung der Beschlusskammer verstößt die Grenze von vier Fahrten nicht gegen das Prinzip des unbeschränkten Trassenzugangs. Es wird keine Beschränkung von dieser vorgenommen, da lediglich eine Zuordnung zu einem anderen Marktsegment vorgenommen würde. Die Ausführungen der Antragstellerinnen aus dem letztjährigen Verfahren, dass ein stringenter Takt für Geschäftsreisende nachrangig sei, da beispielsweise Verbindungen um die Mittagszeit für diese nicht attraktiv seien und stattdessen das Angebot von Früh- und Spätverbindungen ausreichend wäre, hält die Kammer für grundsätzlich nachvollziehbar.

#### **II. 3.3.4.5.2 Kriterium der Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner 130 km/h**

Das von den Antragstellerinnen im Hinblick auf das Segment „Punkt-zu-Punkt“ zur Anwendung kommende Kriterium der maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h zwischen zwei Metropolbahnhöfen wurde im vorliegenden Verfahren ebenfalls thematisiert. Die betreffende Regelung wird von der Beschlusskammer wie beantragt genehmigt.

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 stellen in ihrem Schriftsatz vom 30.10.2019 das Geschwindigkeitskriterium im Segment „Punkt-zu-Punkt“ gesamthaft in Frage und fordern dessen Streichung, mindestens jedoch die Hochsetzung von (weniger als) 130 km/h auf 160 km/h. Gemäß deren Ausführungen führe das Kriterium zu einem unnötigen Kapazitätsverbrauch und widerspräche den Zielen des ERegG nach § 3 sowie dem Regulierungsgedanken nach den §§ 18 und 39 Abs. 2 ERegG. Zudem würde bei Überschreitung des Geschwindigkeitskriteriums die erheblich geringere Markttragfähigkeit, die aus den weiteren Kriterien des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs folge, nicht mehr berücksichtigt. Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 legen weiterhin dar, dass selbst bei einer Zulässigkeit des Geschwindigkeitskriteriums ein Umschlagen hin zu einer erheblichen Attraktivität für eine zahlungskräftigere und homogene Endkundengruppe allenfalls ab einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 km/h erfolgen dürfte.

Die Beschlusskammer erhebt derzeit keine durchgreifenden Bedenken gegen die Anwendung der Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h als relevantes Abgren-

zungskriterium von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Auch das Geschwindigkeitskriterium ist im Rahmen der Abgrenzung von erheblicher Bedeutung. Das Segment „Punkt-zu-Punkt“ soll letztlich gerade preissensible Kunden ansprechen, für die die Reisegeschwindigkeit nicht vorrangig ist. Es ist grundsätzlich nachvollziehbar, dass der Fernverkehrsmarkt zwischen Metropolen mit einer großen Nachfragestärke durch die Qualität und damit auch die Geschwindigkeit determiniert sein kann. Ein Verzicht auf das Kriterium würde die Grenzen zum Segment „Metro Tag“ verwischen. Ebenso wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 130 km/h, insbesondere im Hinblick auf die intermodale Konkurrenzsituation mit Fernbussen und Autos, als sachgerecht angesehen. Im Hinblick auf einen möglichen Kapazitätsverbrauch ist zu sagen, dass das Netz derzeit bereits von Verkehren unterschiedlicher Geschwindigkeit genutzt wird und hierin aus Sicht der Beschlusskammer jedenfalls kein unzulässiger Kapazitätsverbrauch zu sehen ist. Eine ausreichende Abgrenzung vom Segment „Metro Tag“ bei Wegfall bzw. Heraufsetzung des Geschwindigkeitskriteriums erscheint vor diesem Hintergrund fraglich.

#### **II. 3.3.4.5.3 Weitere Kriterien**

Im Folgenden wird auf die verbleibenden drei Kriterien in gebotener Kürze eingegangen. Zu diesen Kriterien ergaben sich keine weitergehenden Diskussionen.

##### Kriterium Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr

Das erstgenannte Kriterium „Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr“ wurde im vorliegenden Verfahren nicht näher thematisiert und war aus Sicht der Beschlusskammer ebenfalls nicht zu beanstanden.

##### Kriterium Flexibilität des Konstruktionsspielraums

Das Kriterium „Flexibilität des Konstruktionsspielraums“ wurde von der Beschlusskammer wie beantragt genehmigt, da die Gefahr von Trassenkonflikten sowie -ablehnungen vor dem Hintergrund der im Vergleich zu anderen Verkehren flexibleren Anforderungen der Punkt-zu-Punkt-Verkehre als valide Begründung des Nutzens des vorliegenden Kriteriums erscheint (vgl. hierzu auch den Beschluss im Verfahren BK10-18-0202\_E vom 13.02.2019).

##### Kriterium keine bestellten Anschlüsse

Weiterhin war das Kriterium „keine bestellten Anschlüsse“ ebenfalls wie beantragt zu genehmigen. Grundsätzlich erkennt die Beschlusskammer an, dass sich mit dem sachlichen Segmentierungskriterium bezüglich bestellter Anschlüsse Züge anhand der Netzabdeckung abgrenzen lassen. Diesem Ansatz folgend, ist von einer graduellen Veränderung der adressierten Endkundenbedürfnisse auszugehen. Bei weniger als drei Anschlüssen, wie von den Hinzugezogenen zu 9 und 18 vorgeschlagen (vgl. Stellungnahme vom 30.10.2019 S. 10), liegt aus Sicht der Bundesnetzagentur möglicherweise noch keine Netzbildung vor. Die Beschlusskammer sieht jedoch von einer Änderung des Kriteriums Anschlüsse ab und wird die Entwicklung des Marktes weiter beobachten.

#### **II. 3.3.5 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV**

Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes für den Schienenpersonenfernverkehr sind aus Sicht der Beschlusskammer dem Grunde und der Höhe nach nicht zu beanstanden.

**Tabelle 6 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	1,226	1,226	0,0%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	1,226	1,226	0,0%
SPFV	Basic	1,226	1,226	0,0%
SPFV	Nacht	1,226	1,226	0,0%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,757	0,757	0,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,226	1,226	0,0%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,709	0,709	0,0%

Das Basisentgelt ist nach § 34 Abs. 3 ERegG unter Zugrundelegung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs festzulegen. Ziel der Ermittlung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (uKZ) ist die Anlastung der hypothetisch einer einzelnen Zugfahrt zuzurechnenden Kosten bei eben dieser Zugfahrt. Dies entspricht der Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs. Die Antragstellerinnen fokussieren sich bei der Ermittlung der uKZ auf die Kostenblöcke:

1. Fahrplan,
2. Betrieb,
3. Instandhaltung und
4. Abschreibungen bzw. Erneuerung.

Die so ermittelten mengeninduzierten Kosten werden sodann auf die einzelnen Verkehrsleistungen verteilt. Zugrunde gelegt werden hierbei die nachfolgenden Kostentreiber:

- Durchschnittsgeschwindigkeit,
- Durchschnittsgewicht,
- Trassenkilometer und
- Trassenanmeldungen.

Zur Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Netzfahrplanperiode 2021 wurden Durchschnittswerte der Geschäftsjahre 2016, 2017 und 2018 zugrunde gelegt. Die grundsätzliche Methodik zur Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs wurde im TPS 2018 überprüft und nicht beanstandet. Die Kostendaten der Jahre 2016 und 2017 waren bereits Gegenstand des vorherigen Genehmigungsverfahrens für das TPS 2020.

Die Gesamtänderungsrate der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für den aktuellen Genehmigungszeitraum gegenüber dem vorherigen Genehmigungszeitraum ergeben sich wie in der folgenden Tabelle 7 dargestellt.

**Tabelle 7 – UKZ im SPFV TPS 2020 zu Antrag TPS 2021 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2020	Antrag TPS 2021	Delta
SPFV	Metro Tag Min (v ≤ 100 km/h)	1,251	1,226	-2%
SPFV	Metro Tag Max (v ≥ 160 km/h)	1,251	1,226	-2%
SPFV	Basic	1,251	1,226	-2%
SPFV	Nacht	1,251	1,226	-2%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,720	0,757	5%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,251	1,226	-2%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,677	0,709	5%

Für die einzelnen Kostenbereiche haben sich im Genehmigungsantrag 2021 (Durchschnittswerte 2016 bis 2018) teils deutliche Kostenanstiege gegenüber dem vorherigen Genehmigungszeitraum 2020 (Durchschnittswerte 2015 bis 2017) ergeben, insbesondere im Bereich „Fahrplan“ und bei den „Abschreibungen“ (vgl. Tabelle 8).

**Tabelle 8 – Änderungen UKZ im TPS 2021 zu TPS 2020 nach Bereichen [Basis: €/Trkm]**

Bereich	Gesamt	SPNV Standard	SPFV Standard	SGV Standard	SGV Nah	SGV > 3.000t	Lok- /Leerfahrt	SPFV Charter
Fahrplan	7%	11%	13%	2%	2%	2%	3%	11%
Betrieb ohne IH	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
Instandhaltung Strecke	3%	3%	2%	4%	3%	3%	3%	3%
Instandhaltung Betrieb	1%	2%	1%	1%	2%	-2%	2%	2%
Abschreibungen Strecke	4%	10%	-7%	4%	4%	4%	10%	10%
Strecke im Knoten	4%	6%	-1%	4%	4%	2%	6%	6%
dv. AfA		14%	-5%	7%	7%	7%	14%	14%
dv. Betrieb inkl. IH		2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
dv. IH Strecke		4%	1%	3%	3%	1%	4%	4%
Gesamt	3%	5%	-2%	3%	3%	2%	5%	5%

Da die Ermittlungsmethodik der uKZ in den drei Verkehrsdiensten SPNV, SPFV und SGV im Grundsatz nach gleicher Systematik erfolgt, umfassen die nachfolgenden Ausführungen zum Teil auch die Prüfung der Ermittlung der uKZ für den Bereich des SGV und SPNV. Zu weiteren spezifischen Ausführungen bezüglich der uKZ im SGV wird zudem auf Abschnitt II. 3.4.2 verwiesen.

Zu den verschiedenen Themen im Bereich der uKZ hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen im Rahmen des dritten Anhörungsschreibens (30.10.2019) und sechsten Anhörungsschreibens (13.12.2019) um Stellungnahme gebeten. Um Erläuterung wurde insbesondere zu der Entwicklung der Kosten im Bereich „Fahrplan“ sowie im Bereich der „Abschreibungen“ (Strecke sowie in Knoten, inkl. der zugrundeliegenden statistischen Modelle) gebeten.

Mit Bezug auf den Bereich Fahrplan führen die Antragstellerinnen mit Antwortschreiben vom 07.11.2019 zur dritten Anhörung aus, dass der Kostenanstieg im Bereich „Fahrplan“ durch die im Betrachtungszeitraum erfolgten Maßnahmen zum Personalaufbau begründet sei. Die inhaltliche Erklärung für die angezeigten Kostensteigerungen im Fahrplan sei der Anstieg der Vollzeitpersonale (VzP). Der Personalaufbau habe im Wesentlichen in den operativen, also uKZ relevanten Einheiten stattgefunden. Der Bereich Fahrplan sei ein wesentlicher Stellhebel zur Erreichung der Pünktlichkeitsziele. Durch den Personalaufbau erhöhten sich die Per-

sonal- und personalaffinen Kosten und in der Folge die uKZ. Dass der gezeigte Anstieg der uKZ im Personennah- und -fernverkehr höher ausfalle als im Güterverkehr, sei zum einen darauf zurückzuführen, dass der oben erwähnte Personalaufbau im Wesentlichen in den Bereichen des Fahrplans stattgefunden habe. Die Kosten dieser Bereiche des Fahrplans seien zum Großteil dem Personenverkehr zugeordnet, da dieser im Netzfahrplan deutlich mehr Trassenanmeldungen aufwiese. Zum anderen sei die zahlenmäßige Änderung im Gewichtungssparameter „Trassenanmeldungen“ für den höheren Anstieg im Personenverkehr verantwortlich.

Stellungnahmen Dritter lagen zu diesem Punkt nicht vor.

Nach Auffassung der Beschlusskammer hat die Antragstellerin die Nachfragen zu der Kostenentwicklung des Kostenblocks „Fahrplan“ nachvollziehbar und plausibel erläutert. Der Kostenanstieg des Kostenblocks „Fahrplan“ wurde anhand der jeweiligen Verteilungsschlüssels konzeptgetreu umgelegt. Das Vorgehen der Antragstellerinnen ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

Mit Bezug auf den Bereich der Abschreibungen und der zugrundeliegenden ökonomischen Modelle führen mit Antragstellerinnen mit Antwortschreiben vom 07.11.2019 zum dritten Anhörungsschreiben aus, dass die uKZ – wie in vorherigen Genehmigungsverfahren – mittels einer Regressionsanalyse (ökonomische Kostenmodellierung gemäß Artikel 6 Durchführungsverordnung (EU) 2015/909) ermittelt würden. Das Ergebnis der Regressionsanalyse seien insbesondere die einzelnen Regressionskoeffizienten für die unabhängigen Trassenkilometer-Variablen. Diese Koeffizienten ergäben sich, wie im Fachkonzept Anlage 6b zum Genehmigungsantrag beschrieben, aus dem erarbeiteten Regressionsmodell und den Inputdaten für die abhängigen und unabhängigen Regressionsvariablen. Die Inputdaten wie Trassenkilometer bzw. Brutto-AfA seien aus Vertriebssystemen bzw. der Anlagenbuchhaltung gewonnen worden. Eine Begründung für die vorliegenden zeitlichen Entwicklungen könne im geänderten Nutzungsverhalten auf Schnellfahrstrecken liegen, die mit Einführung der neuen TPS-Logik mit dem TPS 2018 nun neben dem SPFV auch stärker durch andere Verkehrsarten genutzt werde. Mit Antwortschreiben vom 20.12.2019 zum sechsten Anhörungsschreiben der Beschlusskammer übermittelten die Antragstellerinnen die Ergebnisse und detaillierten Herleitung der Regressionsanalyse und gingen auf den Einfluss der unterstellten Abschreibungsdauern und Abschreibungsgrößen ein.

Stellungnahmen Dritter lagen zu diesem Punkt nicht vor.

Nach Auffassung der Beschlusskammer hat die Antragstellerin die Nachfragen zu der Kostenentwicklung des Kostenblocks Abschreibungen und der zugrundeliegenden statistischen Modell nachvollziehbar dargelegt. Die statistischen Berechnungen hat die Beschlusskammer unabhängig nachvollzogen. Schwankungen bei der „statistischen Güte“ des Modells weisen darauf hin, dass die Modelle auch in den kommenden Jahre im Blick gehalten werden sollten und möglicherweise weiterentwickelt werden könnten.

In der Gesamtschau ist nach Auffassung der Beschlusskammer die Darlegung und Herleitung der Antragstellerinnen der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs jedoch nicht zu beanstanden. Die Vorgehensweise der Antragstellerinnen zur Ermittlung der unmittelbaren Kosten entspricht dem abgestimmten Modus aus dem Konsultationsverfahren zur Einführung des neuen Trassenpreissystems und ist identisch mit dem methodischen Vorgehen aus dem Verfahren zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020. Entsprechende Nachfragen zur einzelnen Kostenentwicklungen haben die Antragstellerinnen nachvollziehbar und plausibel erläutert.

### II. 3.3.6 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV

Die Vollkostenaufschläge im SPFV werden abweichend vom Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen wie in Tabelle 9 festgesetzt.

**Tabelle 9 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	4,114	3,864	-6,1%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	10,834	10,164	-6,2%
SPFV	Basic	3,534	3,314	-6,2%
SPFV	Nacht	1,404	1,314	-6,4%
SPFV	Charter / Nostalgie	1,883	1,773	-5,8%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	3,054	1,944	-36,3%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	1,921	1,821	-5,2%

Ursächlich für die abweichenden Vollkostenaufschläge sind eine fehlerhafte Festsetzung bzgl. Yield und Zugbesetzung im Segment „SPFV Punkt-zu-Punkt“ (vgl. II. 3.3.6.1, sowie II. 3.3.6.1), eine fehlerhaft festgesetzte Endkundenelastizität im Segment „Standard“ des SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1) in der Berechnung durch die Antragstellerinnen sowie die Anpassungen der Beschlusskammer der Entgelte für den SPNV (vgl. Abschnitt II. 3.2.2 und II. 3.2.3).

Zur Entgeltbildung der Segmente ist nach Auffassung der Antragstellerinnen und nach Auffassung der Beschlusskammer eine Preisbildungssystematik auf Grundlage des Ramsey-Boiteux-Prinzips anwendbar. Dieses in der Regulierungsökonomie entwickelte Preisbildungskonzept zielt darauf ab, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Vollkosten des Anbieters (Eisenbahninfrastrukturbetreibers) von den Umsatzerlösen gedeckt werden.

#### II. 3.3.6.1 Vollkostenaufschlag Segment Punkt-zu-Punkt

Das Trassenentgelt für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ wird abweichend von der Antragstellung (4,28 EUR / Trkm) in Höhe von 3,17 EUR / Trkm genehmigt. Im Übrigen wird die Genehmigung versagt. Der Vollkostenaufschlag reduziert sich nach Anpassung der Beschlusskammer auf 1,944 EUR / Trkm (anstelle von 3,054 EUR / Trkm). Ursächlich für die Veränderung der Berechnung durch die Beschlusskammer sind eine im Antrag fehlerhaft berücksichtigte Besetzungszahl und ein fehlerhaft berücksichtigter Umsatz je Personenkilometer (Yield).

Bei der Ermittlung des Trassenpreises für das Segment Punkt-zu Punkt wurden im laufenden Genehmigungsverfahren insbesondere die folgenden Kennzahlen mit Bezug zur Markttraggfähigkeit und dem resultierenden Vollkostenaufschlag diskutiert:

- Zugbesetzung (Personenkilometer je Trassenkilometer)
- Yield (Erlös je Personenkilometer)
- Entfernungsbezogener Zugerlös (Erlös je Trassenkilometer).

Der entfernungsbezogene Zugerlös ergibt sich als Multiplikation der Zugbesetzung und des Yields. Die Höhe des entfernungsbezogenen Zugerlöses ist wiederum dafür entscheidend, wie stark sich die Endkundenelastizität in die Trassenpreiselastizität überträgt. Spielt der Trassenpreis im Verhältnis zum Zugerlös nur eine untergeordnete Rolle, so wirken auch Anpassungen des Trassenpreises nur sehr gedämpft auf den Endkunden. Eine Absenkung des

entfernungsbezogenen Zugerlöses erhöht ceteris paribus die Auswirkungen von Trassenpreisänderungen beim Endkunden. Im Berechnungsmodell wirkt eine Absenkung des Zugerlöses im Ergebnis also tragfähigkeitsmindernd und führt in der Folge zu einem geringeren Vollkostenaufschlag für dieses Segment.

Die Antragstellerinnen begründen die beantragten Entgelte mit einer unterstellten Besetzungszahl von [REDACTED] Pkm / Trkm und einem unterstellten Umsatz je Personenkilometer (Yield) von [REDACTED] / Pkm.

Bereits im Rahmen des Verfahrens zum TPS 2020 hatte die Beschlusskammer empirische Daten zur Festlegung der Rechengrößen Besetzungszahl und Yield bei den im Markt tätigen Unternehmen abgefragt und in der Folge den Antrag der Antragstellerinnen auf der Grundlage der empirisch erhobenen Daten angepasst.

Im Rahmen des Entgeltgenehmigungsverfahrens 2021 wurden außerdem bezüglich des Vollkostenaufschlags im Segment „Punkt-zu-Punkt“ mit den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 sowie der Hinzugezogenen zu 16 insbesondere drei Themen thematisiert:

- Es wurde erörtert, wie bei der Zugrundelegung empirischer Daten mit dem bereits im TPS 2020 diskutierten Thema des Betrachtungszeitraums für die Marktsegmente des SPFV umzugehen ist.
- Darüber hinaus wurde über die Datenqualität und Belastbarkeit der von den Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 sowie der Hinzugezogenen zu 16 zur Verfügung gestellten Daten diskutiert.
- Außerdem wurde neben dem Thema der relativen Tragfähigkeit auch die Thematik der absoluten Tragfähigkeit des Marktsegments „Punkt-zu-Punkt“ erörtert.

Die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 legen in ihrem Schriftsatz vom 30.10.2019 dar, dass die beantragte Entgelthöhe im Marktsegment Punkt-zu-Punkt von 4,28 EUR / Trkm überhöht sei, da der durchschnittliche Umsatz pro Trassenkilometer im Marktsegment Punkt-zu-Punkt niedriger sei, als von den Antragstellerinnen unterstellt. Die in Ziff. 1.2.1.2.2 von Anlage 6c zum Entgeltgenehmigungsantrag ausgewiesene Heraufsetzung des angenommenen Endkundenumsatzes auf [REDACTED] / Trkm könne von den Hinzugezogenen nicht nachvollzogen werden. Der Umsatzwert sei von den Antragstellerinnen auch nicht hergeleitet, sondern lediglich postuliert. Die Besetzungszahl von Punkt-zu-Punkt-Verkehren sei in Ziff. 1.2.1.2 von Anlage 6c zum Entgeltgenehmigungsantrag zwar aus dem Beschluss zum TPS 2020 abgeleitet, aber der Umsatz je Reisenden dann in Ziff. 1.2.1.2.1 von Anlage 6c zum Entgeltgenehmigungsantrag manuell festgelegt worden, sodass sich ein postulierter Umsatz von [REDACTED] / Trkm ergäbe. Dies könne schon qualitativ nicht überzeugen. Der qualitative Befund, dass der Umsatz / Trkm von den Antragstellerinnen deutlich zu hoch angesetzt worden sei, könne durch eine Analyse des einschlägigen Zahlenmaterials bestätigt werden. Die Betrachtung der Ist-Zahlen ergäbe einen Endkundenumsatz im Marktsegment Punkt-zu-Punkt im Jahr 2018 von [REDACTED]

[REDACTED] Dabei sei für Punkt-zu-Punkt-Verkehre bei der Festlegung des Zugerlöses auf denselben Bezugszeitraum abzustellen wie für die übrigen Marktsegmente des SPFV. Das sei für das TPS 2021 vorliegend das Jahr 2018. Die Hinzugezogenen referenzieren in diesem Zusammenhang auf Ziff. 1.2.1.2.1 von Anlage 6c zum Entgeltgenehmigungs-

antrag, in der maßgeblich auf den Geschäftsbericht 2018 der DB Fernverkehr AG abgestellt werde. Auch im Güterverkehr werde das Jahr 2018 als maßgeblich angesehen werden, weshalb dort Ist-Daten aus 2017 nach 2018 fortgeschrieben würden. Auch für Punkt-zu-Punkt-Verkehre sei eine Adjustierung nicht vorzunehmen, da Ist-Daten für 2018 vorlägen. Die Berechnung des Vollkostenaufschlags nach relativer Tragfähigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt sei daher unter Zugrundelegung des Ist-Endkundenumsatzes je Trkm aus dem Jahr 2018 zu ermitteln. Die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 stellten der Beschlusskammer zu diesem Zweck in der Anlage zu ihrem Schriftsatz empirische Daten des Marktsegments Punkt-zu-Punkt zur Verfügung. Die Hinzugezogene zu 9 und zu 18 stimmten mit E-Mail vom 08.11.2019 der Offenlegung der Daten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens lediglich gegenüber den Antragstellerinnen – nicht jedoch gegenüber sonstigen Verfahrensbeteiligten – zu. Entgegen dem Vorbringen der Antragstellerinnen in deren Schreiben vom 02.12.2019 seien die mitgeteilten Werte valide und plausibel (vgl. dazu die Stellungnahme vom 18.12.2019 der Hinzugezogenen zu 9 und zu 18).

Die Hinzugezogene zu 16 legen in ihrem Schriftsatz vom 28.10.2019 dar, dass ihre Nachtzüge<sup>5</sup> keine ausreichende Markttragfähigkeit für die im vorliegenden Antrag für das TPS 2021 um 25 % angehobenen Entgelte im Segment Punkt-zu-Punkt aufweisen würden.

Eine ausreichende Tragfähigkeit für die vorgeschlagene Entgelthöhe im Segment Punkt-zu-Punkt sei daher nicht gegeben. Keinesfalls könne die von den Antragstellerinnen im TPS 2021 vorgeschlagene Erhöhung des Entgeltes für das Segment Punkt-zu-Punkt um 25 % mit einer Steigerung der Markttragfähigkeit begründet werden.

Aus diesem Grund sehe die Hinzugezogene zu 16 auch keine sachliche Rechtfertigung für die Anhebung des Marktaufschlages für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ und rege daher eine Beibehaltung der Entgelthöhe des TPS 2020 auch für das Jahr 2021 an. Auf Bitte der Beschlusskammer reichte die Hinzugezogene zu 16 am 12.11.2019 eine detaillierte Auflistung der relevanten Parameter für die von ihr betriebenen Züge im Segment Punkt-zu-Punkt zur Ermittlung des Zugerlöses für das Jahr 2018 ein. Diese Daten dürfen gemäß der E-Mail vom 30.10.2019 lediglich gegenüber den Antragstellerinnen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Kommentierung vorgelegt werden. Entgegen dem Vorbringen der Antragstellerinnen in deren Schreiben vom 02.12.2019 seien die mitgeteilten Werte valide und plausibel sowie deutlich unter dem von den Antragstellerinnen unterstellten Werten angesiedelt (vgl. dazu im Detail die Stellungnahme vom 18.12.2019 der Hinzugezogenen zu 16).

Zur Thematik der absoluten Markttragfähigkeiten im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ nehmen die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 mit Schreiben vom 30.10.2019 Stellung und beanstanden, dass die Antragstellerinnen keine marktsegmentspezifische Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit vorgenommen hätten. Bereits aus diesem Grund sei der beantragte Vollkostenaufschlag im Marktsegment Punkt-zu-Punkt nicht genehmigungsfähig. Die Notwendigkeit zu einer marktsegmentspezifischen Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit vor Er-

---

<sup>5</sup> „Nachtzüge“ hier im Sinne der u.a. aus Schlaf- und Liegenwagen bestehenden Züge der Hinzugezogenen zu 16, welche auch im Segment Punkt-zu-Punkt verkehren, nicht im Sinne des zeitlich abgegrenzten Segments „Nacht“ (23:00-06:00 Uhr) der Antragstellerinnen.

hebung eines Vollkostenaufschlags folge aus § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG. Danach dürften je Verkehrsdienst und Marktsegment nur Entgelte in Höhe der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfielen, sowie einer Rendite, erhoben werden, die der betroffene Verkehrsdienst und das jeweilige Marktsegment tragen könne. Um Verkehrsdienste und Marktsegmente nicht durch höhere Entgelte auszuschließen, sei daher vor Erhebung von Vollkostenaufschlägen eine marktsegmentspezifische Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit bzw. ein Marktausschlusstest notwendig. Die Darlegungspflicht obliege gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 ERegG insofern den Antragstellerinnen. Demnach sei dem Genehmigungsantrag eine Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben des ERegG beizufügen. Die Darlegungspflicht würde speziell in Bezug auf den Vollkostenaufschlag zusätzlich durch Art. 32 Abs. 1 Unterabs. 3 RL 2012/34/EU bestätigt. Dieser Obliegenheit seien die Antragstellerinnen nicht nachgekommen. In Ziff. 1.6.1 von „Anlage 6c Beschreibung Vollkostenaufschläge“ zum Entgeltgenehmigungsantrag würden die Antragstellerinnen aus Sicht der Hinzugezogenen zwar die absolute Tragfähigkeit des SPFV als Ganzes analysieren. Eine marktsegmentbezogene Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit, insbesondere mit Blick auf das Marktsegment Punkt-zu-Punkt, fehle hingegen. Die absolute Markttragfähigkeit des SPFV als Ganzes würden die Antragstellerinnen im Wesentlichen anhand des dominierenden Anbieters DB Fernverkehr begründen. Auch stellten die Ausführungen ausschließlich auf Betriebsleistung und Fahrgastzahlen ab. Die für die absolute Markttragfähigkeit maßgebliche Kosten-Erlös-Struktur der Verkehre, die den Antragstellerinnen aus dem Vorjahr bekannt sei, würde hingegen nicht berücksichtigt. Hinsichtlich des von den Antragstellerinnen als Indiz für die Tragfähigkeit des SPFV angeführten neuen Anbieters RheinJet sei darauf hinzuweisen, dass dieser Zugangsberechtigte schon vor dem Start seines Angebots wieder hätte aufgeben müssen.

Die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 schreiben ferner, dass die Beschlusskammer in dem Beschluss im Verfahren BK10-18-0202\_E die Notwendigkeit einer eigenständigen Prüfung der absoluten Tragfähigkeit anerkannt habe.

So hätten bereits eine Vielzahl von Anbietern mit Punkt-zu-Punkt-Verkehren ihre Geschäftstätigkeit einstellen müssen.

Das Trassenentgelt im Marktsegment Punkt-zu-Punkt sei daher nur in Höhe der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs zu genehmigen.

Den Antragstellerinnen wurden im Rahmen der fünften Anhörung die zu verwendenden empirischen Daten mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Die Antragstellerinnen nehmen in der Antwort vom 02.12.2019 auf die fünfte Anhörung vom 26.11.2019 zu der Datenqualität und Belastbarkeit der verwendeten empirischen Daten Stellung. Analog zu den Vorjahren halten die Antragstellerinnen den beantragten Umsatz (im hiesigen Verfahren i. H .v. / Trkm) im Segment Punkt-zu-Punkt weiterhin für plausibel. Eine Absenkung stünde aus Sicht der Antragstellerinnen im Widerspruch zu den ihnen bekannten Entwicklungen in diesem Marktsegment. Diese Einschätzung stütze sich zum einen auf Aussagen, die seitens des größten Anbieters im Segment Punkt-zu-Punkt bzgl. seiner Geschäfts- und Fahrgastzahlenentwicklung veröffentlicht würden.

Vor dem Hintergrund dieser äußerst dynamischen Ent-

wicklung des größten Anbieters im Segment Punkt-zu-Punkt erscheine eine Absenkung des durchschnittlichen Erlöses wenig plausibel. Zum anderen deuteten auch die Entwicklungen der

Bezüglich der von den Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 sowie der Hinzugezogenen zu 16 bereitgestellten Daten für das Segment Punkt-zu-Punkt nehmen die Antragstellerinnen wie folgt Stellung:

Nach Ansicht der Antragstellerinnen läge der von den Hinzugezogenen zu 16 angegebene Erlös für das Jahr 2018 mit

Dieser Ansatz möge auf den ersten Blick eine sachgerechte Anpassung darstellen, die Ergebnisse erscheinen jedoch fragwürdig. Demnach läge die durchschnittliche Besetzungszahl der Hinzugezogenen zu 16 auf dem Netz der Antragstellerinnen Personen unterhalb des Durchschnitts und unterhalb der durchschnittlichen Besetzung auf dem Netz der Hinzugezogenen zu 16. Bei dem Angebotskonzept Nachtzüge mit einer Schlafreise in einem durchgehenden Zug erscheine dies nicht plausibel. Zudem bleibe die Frage nach den niedrigen Erlösen offen, insb. auch die Ermittlungsmethodik des spezifischen Erlöses für das Netz der Antragstellerinnen, falls es sich um einen solchen handeln solle. Eine weitergehende Analyse der Umsatz- und Besetzungszahlen der Hinzugezogenen zu 16 auch aus 2019 sei hilfreich, um die Datenbasis zu plausibilisieren.

Die Antragstellerinnen führen aus, dass mit Blick auf die Zahlen von den Hinzugezogenen zu 9 und 18 Inkonsistenzen zu den im Vorjahr übermittelten Werten bestünden. So würde für das gesamte Jahr 2018 ein Umsatz i.H.v. ausgewiesen, während der Umsatz per September 2018 lediglich betrage. Dies entspräche einer Umsatzsteigerung von knapp Analog zum oben angewandten Rechenbeispiel entspräche dieser Umsatzanstieg einem monatlichen Durchschnittserlös pro Trkm i.H.v. in den letzten drei Monaten des Jahres 2018. Einen solchen Umsatz sähen die Antragstellerinnen auch als plausibler an, da ein Zugerlös dieser Größenordnung notwendig sei, um wirtschaftlich Verkehre anzubieten. Es solle jedoch auch hier plausibilisiert werden, inwiefern die Daten per September 2018 und die Ist Werte 2018 in Summe passfähig seien. Da sich das Wachstum von den Hinzugezogenen zu 9 und 18 zum Ende des Jahres 2018 noch beschleunigt zu haben scheine, wäre aus Sicht der Antragstellerinnen zu prüfen, ob sich diese Entwicklung auch im Jahr 2019 fortgesetzt habe. Sofern dies der Fall sei, wäre eine Berücksichtigung bereits vorliegender Umsatzzahlen von 2019 analog zum Genehmigungsverfahren für das TPS 2020 angebracht sowie eine weitergehende Analyse der Umsatz- und Be-

setzungszahlen, um die Datenbasis zu plausibilisieren. Zur Verwendung der empirischen Daten sei es aus Sicht der Antragstellerinnen aufgrund der angeführten Argumente und einer zusätzlichen hohen Varianz der Umsätze in den verschiedenen Jahresscheiben auch denkbar, einen im eingeschwungenen Marktgleichgewicht erreichbaren Umsatzerlös bei der Bestimmung der Tragfähigkeit zu berücksichtigen.

Die von den Antragstellerinnen festgesetzten Werte für Zugbesetzung und Yield sind aus Sicht der Beschlusskammer unzutreffend. Die Beschlusskammer hat als Ergebnis ihrer Prüfung festgestellt, dass eine Festlegung (vgl. Tabelle 10) der Rechengrößen (Zugbesetzung und Yield) im vorliegenden Verfahren [REDACTED]

[REDACTED] Im Ergebnis liegt dadurch der von der Beschlusskammer ermittelte Zugerlös von [REDACTED] / Trkm (Zeile B) unter dem von den Antragstellerinnen unterstellten Wert in Höhe von [REDACTED] / Trkm (Zeile A).

[REDACTED]

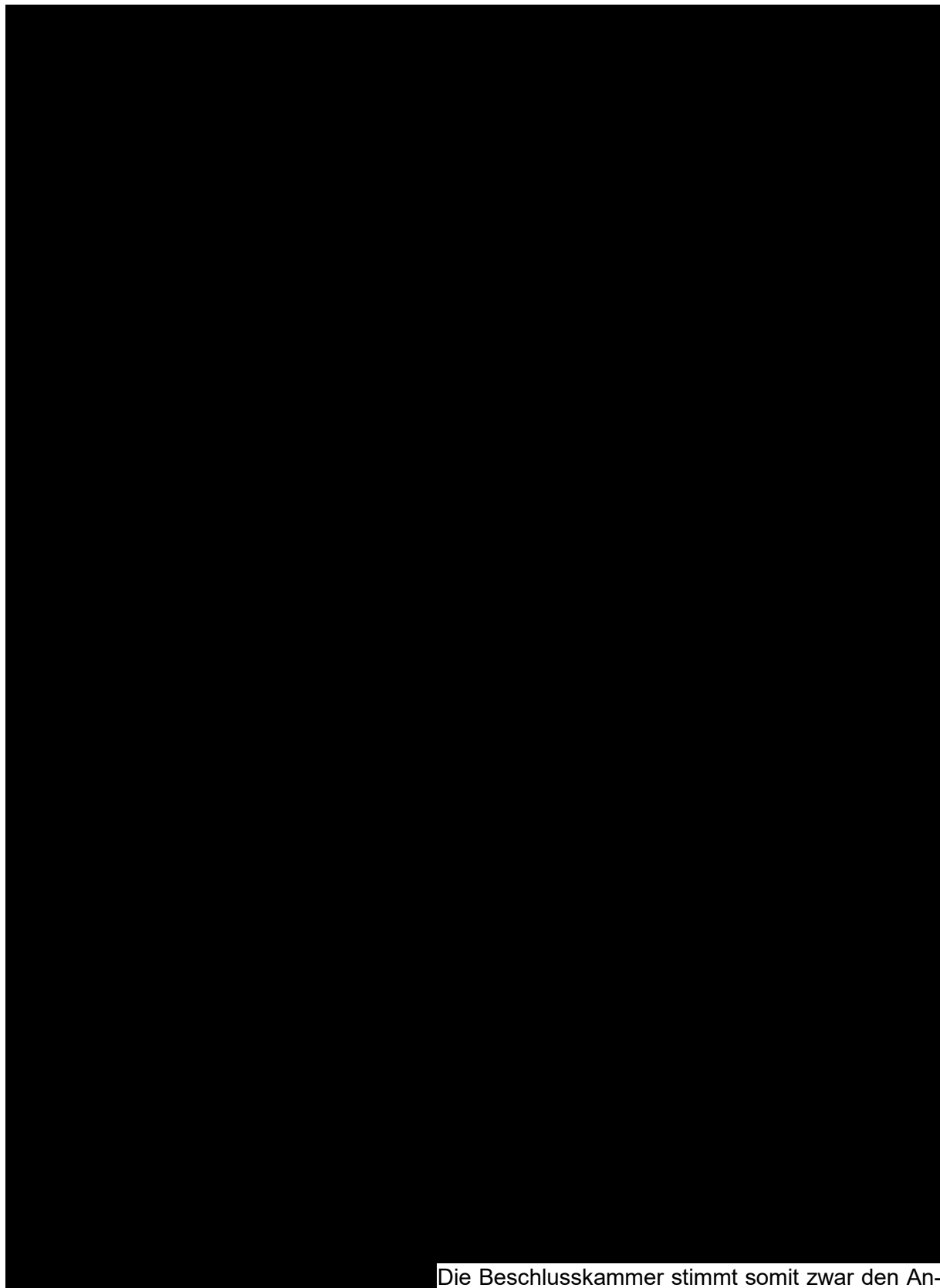
[REDACTED] hat die Beschlusskammer die Hinzugezogenen hierzu jeweils um entsprechende Erklärungen zur weiteren Plausibilisierung bzw. Falsifizierung der Daten gebeten. Ein solches Vorgehen hatten zudem auch die Antragstellerinnen in ihrer Stellungnahme vom 02.12.2019 zu den Datensätzen der Hinzugezogenen angeregt. Die Erläuterungen der Hinzugezogenen waren aus Sicht der Beschlusskammer im Ergebnis nachvollziehbar (vgl. hierzu auch nachfolgende Ausführungen in diesem Abschnitt).

**Tabelle 10 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt**

Zeile	Grundlage	Yield [€/Pkm]	Zugbesetzung [Pkm/Trkm]	Zugerlös [€/Trkm] <sup>6</sup>
A	Antragstellerinnen	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
B	Beschlusskammer	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

<sup>6</sup> Abweichungen bei Berechnung des Zugerlöses (= Yield x Zugbesetzung) zum in der Tabelle ausgewiesenem Zugerlös beruhen auf Rundungsdifferenzen.

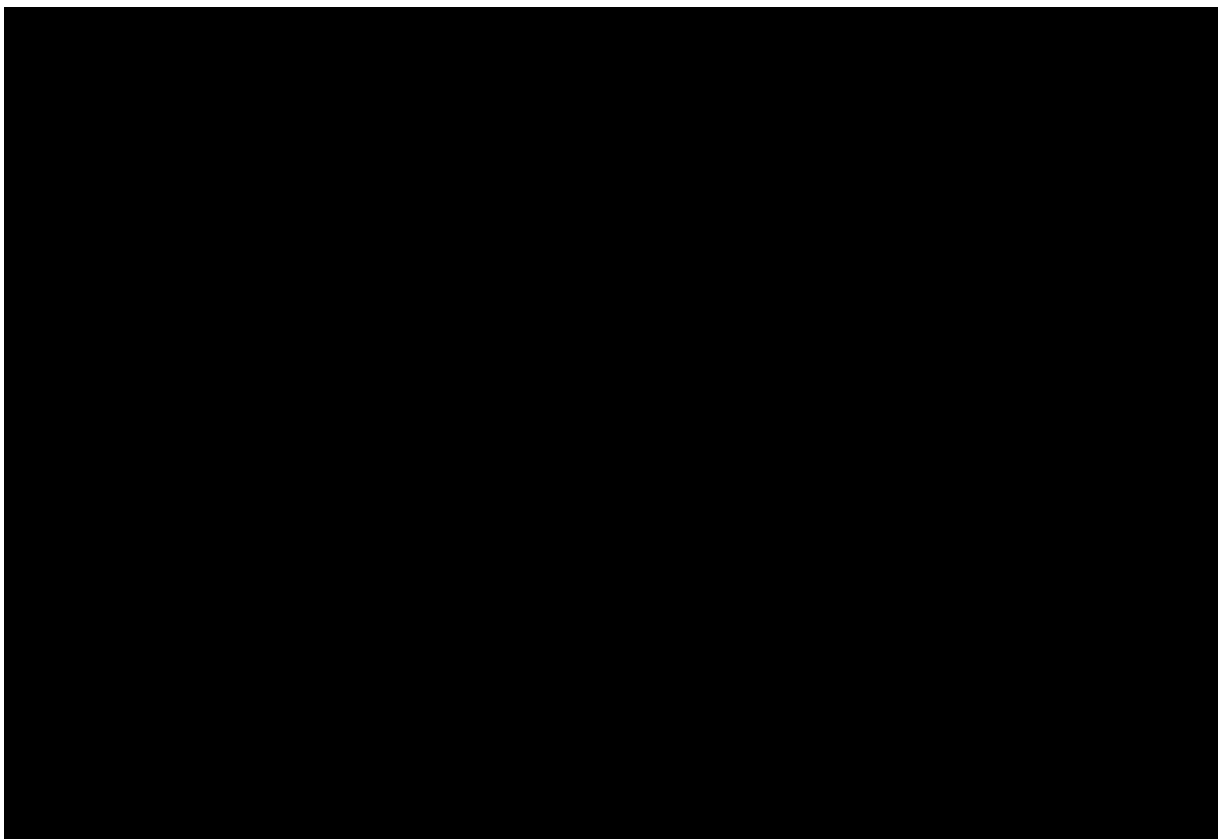


Die Beschlusskammer stimmt somit zwar den Antragstellerinnen in dem Punkt zu, dass bei durchgehenden Zügen mit Schlafwagen, deren Zuglauf überwiegend über das Netz der Antragstellerinnen führt, eine deutliche Abweichung

---

<sup>7</sup> <https://www.nightjet.com/dam/jcr:6a8041cb-0131-4ad3-84fd-25154548e5dd/nightjet-streckennetz-2020.pdf> (abgerufen am 30.01.2020).

in der Zugbesetzung empirisch nicht beobachtbar sein dürfte. Eine niedrigere Besetzungszahl über das deutsche Netz im Vergleich zum deutschen und österreichischem Netz in Summe lässt sich aber über Züge erklären, deren Zuglauf in nur geringem Anteil über das Netz der Antragstellerinnen führt. Entsprechend dem Vortrag der Hinzugezogenen zu 16 in der Stellungnahme vom 18.12.2019 beruhte die Datengrundlage im Rahmen der Stellungnahme zum TPS 2020 lediglich auf einer modellierten Aufteilung der Passagiere auf die Zugläufe. Den Antragstellerinnen wurde mit E-Mail vom 20.12.2019 die Replik der Hinzugezogenen zu 16 auf die Stellungnahme der Antragstellerinnen auf die fünfte Anhörung zugesendet. Eine weitere Stellungnahme zu den Ausführungen der Hinzugezogenen zu 16 ist seitens der Antragstellerinnen nicht bei der Beschlusskammer eingegangen.



Im Ergebnis hat die Beschlusskammer einen Zugerlös von [REDACTED] / Trkm auf Grundlage der hergeleiteten Zugbesetzung und des hergeleiteten Yields ermittelt. [REDACTED]

Bezüglich der absoluten Markttragfähigkeit beschreiben die Antragstellerinnen in der Anlage „Anlage 6c Beschreibung Vollkostenaufschläge“ ihre Vorgehensweise bei der Durchführung des Marktausschlusstests, d. h. der Überprüfung der absoluten Tragfähigkeiten gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG. Im Rahmen dieser Überprüfung referenzieren die Antragstellerinnen auf die Hinzugezogene zu 7 als den dominierenden Anbieter und die Hinzugezogene zu 9 als neuen Anbieter im SPFV. Die Antragstellerinnen argumentieren unter Hinweis auf die realisierten Umsatzsteigerungen, die gestiegenen Betriebsleistungen und dem positiven EBIT der Hinzugezogenen zu 7 als auch vor dem Hintergrund der Angebotsausweitung und der überdurchschnittlichen Auslastung der Hinzugezogenen zu 9 im Segment „Punkt-zu-Punkt“, dass sich die Marktposition des Fernverkehrs bei den verschiedenen Marktakteuren verbessert habe und die Tragfähigkeit des SPFV (weiterhin) gegeben sei. Aus Sicht der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen eine Überprüfung der absoluten Markttragfähigkeit vorgenom-

men. Eine detaillierte Überprüfung wird jedoch dadurch erschwert, dass nur begrenzte Informationen zur wirtschaftlichen Situation aller in einem Segment tätigen Unternehmen öffentlich verfügbar sind. Dennoch sollten aus Sicht der Beschlusskammer die Antragstellerinnen für zukünftige Verfahren ein tiefergehendes standardisiertes Konzept zur Überprüfung der absoluten Markttragfähigkeit entwickeln und bereits bei der Antragstellung entsprechende Analysen und Auswertungen sowie entsprechende Bewertungen vorlegen.

Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass mit der Genehmigung des Trassenentgelts in Höhe von 3,17 EUR / Trkm im Rahmen des TPS 2021 eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte zu erwarten ist. Für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ wurde eine relative Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips ermittelt, welches eine wohlfahrtsoptimale Allokation der Vollkosten sicherstellt. Eine Abweichung vom Ramsey-Boiteux-Prinzip innerhalb der Preisbildung zugunsten einzelner Marktsegmente würde zu einer suboptimalen, nicht wohlfahrtsmaximierenden Verteilung der Vollkostenaufschläge führen. Diese Reallokation würde in der Folge in den anderen Marktsegmenten zu höheren Nachfrageverlusten führen, als eine Nachfragemehrung durch ein Absenken auf das Grenzkostenniveau – abweichend vom Ergebnis der Ramsey-Boiteux-Optimierung – im betroffenen Segment erzeugt würde.

Die grundsätzliche Position der Beschlusskammer zur Frage der absoluten Tragfähigkeit mit Bezug auf die Entgeltgenehmigung wurde auch in den Beschlüssen zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_E) und TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) dargelegt. Dazu wurde auch ausgeführt, dass die Preisbildungsregel nach Ramsey-Boiteux in Einzelfällen möglicherweise den Markteintritt weiterer EVU und/oder die Schaffung zusätzlicher Leistungen bestehender EVU verhindert. Bei einem im Verhältnis zum Ramsey-Boiteux-Verfahren niedrigeren Preisniveau würden EVU mehr Transportleistungen anbieten. Der Ramsey-Boiteux-Preis wäre zwar aus individueller Sicht des EVU überhöht, jedoch im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes und aus wohlfahrtsökonomischer Sicht möglicherweise dennoch adäquat. Gemäß den gesetzlichen Regelungen erfolgt die Verteilung der Kosten über die relative Tragfähigkeit der jeweiligen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente.

Abgesehen vom SPNV und sonstigen Personenverkehren im öffentlichen Auftrag wurde für alle Segmente des SPFV und SGV deren relative Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips ermittelt, welches eine wohlfahrtsoptimale Allokation der Vollkosten sicherstellt. Soweit alle Inputgrößen des Ramsey-Boiteux-Verfahrens, d. h. die Preisreagibilität, die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (uKZ) und die Zugerlöse (EUR / Trkm) der einzelnen Segmente zutreffend bestimmt sind, sind die daraus resultierenden Trassenpreise bereits Ausdruck der – aus Endkundensicht – herrschenden Marktbedingungen und stellen somit die tragfähigen Preise der Segmente dar. Die Einhaltung der relativen Tragfähigkeiten ist aus Sicht der Beschlusskammer somit eine unmittelbare Voraussetzung zur Erreichung der absoluten Markttragfähigkeit der Segmente. Darüber hinaus ist jedoch eine eigenständige Prüfung der absoluten Markttragfähigkeit im Sinne des § 36 Abs. 2 S. 3 ERegG aus Sicht der Beschlusskammer erforderlich. Dies ergibt sich einerseits aus der explizit geforderten Prüfung durch die gesetzlichen Vorgaben, berücksichtigt andererseits aber zugleich, dass die Ermittlung sowie die Festlegung der für die Preisreagibilitäten und Tragfähigkeiten notwendigen Eingangsgrößen herausfordernd ist und zudem in konkreten Modellabbildungen zum Teil komplexitätsreduzierende Annahmen getroffen werden.

Indikatoren dafür, dass die absolute Markttragfähigkeit nicht gegeben ist, wären möglicherweise über einen längeren Zeitraum beobachtbare negative Renditen (Verluste), Marktaustritte oder deutliches Schrumpfen der Nachfrage im gesamten Segment. Dabei ist nicht al-

lein entscheidend, ob einzelne Unternehmen entsprechende Entwicklungen aufweisen, sondern, ob das Segment strukturell von diesen Herausforderungen betroffen ist. Sollten die oben genannten Kennzahlen eine negative Entwicklung für das gesamte Segment zeigen, ist dies möglicherweise ein Indiz dafür, dass die zur Preisermittlung erforderlichen Determinanten (unmittelbare Kosten des Zugbetriebes, Zugerlös, Trassenpreis- und Endkundenelastizitäten) nicht zutreffend ermittelt wurden und/oder die Förderung der Eisenbahninfrastruktur durch die öffentliche Hand nicht ausreichend ist, um einen entsprechend niedrigeren Preis für das Segment zu ermöglichen. Eine Anwendung des § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG (d. h. unmittelbare Kosten des Zugbetriebs + Rendite) könnte aus Sicht der Beschlusskammer erst dann erfolgen, wenn die oben genannten Kennzahlen für das gesamte Segment Anlass zur Annahme geben würden, dass die absolute Marktragfähigkeit nicht gegeben sei. In einem nächsten Schritt wäre dann wie oben geschildert zu eruieren, was die Gründe für eine solche Entwicklung sind.

Vor dem Hintergrund der Angebotsausweitung und der überdurchschnittlichen Auslastung der Hinzugezogenen zu 9 im Segment „Punkt-zu-Punkt“ sieht die Beschlusskammer derzeit keine Indikation für einen negativen Marktausschlusstest. Vertreter der Hinzugezogenen zu 9 selbst geben etwa in einem Interview im September 2019<sup>8</sup> an, dass die Auslastung von rund 70 Prozent für einen privaten Zuganbieter sehr gut sei und das geprüft würde, wie das Unternehmen in 2020 weiter wachsen könne. Diese Aussagen sind aus Sicht der Beschlusskammer auch vor dem Hintergrund zu werten, dass die Festlegung zum Trassenentgelt im TPS 2021 mit 3,17 EUR / Trkm unterhalb der entsprechenden Festlegung zum TPS 2020 mit 3,41 EUR / Trkm, zum TPS 2019 (3,82 EUR / Trkm) und nochmals deutlich unterhalb des Preises des TPS 2018 (4,08 EUR / Trkm) liegt.

#### **II. 3.3.6.2 Vollkostenaufschlag Segment Charter / Nostalgie**

Die von den Antragstellerinnen für das TPS 2021 unterstellte relative und absolute Tragfähigkeit sowie die Ermittlung des Vollkostenaufschlags des Segments „Charter / Nostalgie“ sind nicht zu beanstanden. Für das Segment „Charter / Nostalgie“ ergibt sich demnach ein Vollkostenaufschlag in Höhe von 1,773 EUR / Trkm. Die Abweichung gegenüber dem im Genehmigungsantrag ausgewiesenen Vollkostenaufschlag (1,883 EUR / Trkm) für dieses Segment ergibt sich aus Anpassungen der Vollkostenaufschläge in anderen Segmenten und der damit einhergehenden angepassten Austarierung der Kostenverteilung (vgl. Abschnitt II. 3.5.1).

Im Rahmen der Ermittlung des Trassenpreises im Segment „Charter / Nostalgie“ wurde in den Verfahren zum TPS 2018 (Az. BK10-16-0008\_E) und zum TPS 2019 (Az. BK10-17-0314\_E) diskutiert, ob die Trassenpreiselastizität des Segments durch die Antragstellerinnen falsch eingeschätzt worden ist. Dreh- und Angelpunkt der Diskussion war die Frage, ob die Antragstellerinnen das erhöhte Leerfahrtenaufkommen des Segmentes hinreichend berücksichtigt hatten. Diese Frage ist von Relevanz, weil die Leerfahrtenquote auch Einfluss auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Lastfahrten haben kann und die Zugbesetzung als ein Modellparameter des entfernungsabhängigen Zugerlöses Einfluss auf die Trassenpreiselastizität hat. Die Trassenpreiselastizität wiederum hat direkten Einfluss auf den Vollkostenaufschlag (inverse Elastizitätenregel).

---

<sup>8</sup> <https://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/flixmobility-gruender-daniel-krauss-interview>. (abgerufen am 30.03.2020).

Als Ergebnis der Diskussion hatte die Beschlusskammer im Verfahren zum TPS 2018 und TPS 2019 festgestellt, dass die Antragstellerinnen eine höhere Leerfahrtenquote im Charterverkehr nicht berücksichtigt hatten. Sie hatte daher die Ermittlung der Entgelte durch die Antragstellerinnen korrigiert. Methodisch hat die Beschlusskammer die Anzahl der durchschnittlich beförderten Personen je Trassenkilometer heruntergesetzt. Die Antragstellerinnen hatten ursprünglich im TPS 2018 mit 127 Pkm / Trkm und im TPS 2019 mit 131 Pkm / Trkm gerechnet. Die Beschlusskammer hat die Berechnung auf 95 Pkm / Trkm bzw. 97 Pkm / Trkm reduziert. Der Vortrag der Antragstellerinnen zum Erlös je Pkm im TPS 2018 und TPS 2019 im Segment „Charter / Nostalgie“ wurde von der Beschlusskammer nicht beanstandet. Der sich ergebende entfernungsabhängige „rechnerische Zugerlös“, d. h. das Produkt der durchschnittlichen Besetzungszahl (Pkm / Trkm) und dem Umsatz je Reisendem (EUR / Pkm), unter Berücksichtigung der Leerfahrtenquote, betrug im TPS 2018 9,03 EUR / Trkm (Antrag: 12,10 EUR / Trkm) und im TPS 2019 8,98 EUR / Trkm (Antrag: 12,09 EUR / Trkm). Dementsprechend ist der Vollkostenaufschlag unter Berücksichtigung der angepassten Besetzungszahlen im TPS 2018 auf 1,381 EUR und im TPS 2019 auf 1,400 EUR je Trkm festgesetzt worden. Gegen die Beschlüsse zu den Verfahren TPS 2018 und TPS 2019 bezüglich der Ermittlung des Trassenpreises für das Segment „Charter / Nostalgie“ haben die Antragstellerinnen Rechtsmittel eingelegt. Über diese Verfahren ist noch nicht entschieden.

Für das zu genehmigende Entgelt im TPS 2021 wurden von den Antragstellerinnen, wie bereits im TPS 2020, höhere Personenkilometer pro Trassenkilometer als in den Verfahren zum TPS 2018 und TPS 2019 für das Segment „Charter / Nostalgie“ zugrunde gelegt. Die Antragstellerinnen stützen die Ermittlung der durchschnittlich beförderten Personen je Trassenkilometer auf Marktdaten der jährlich durchzuführenden Markterhebung der Bundesnetzagentur. Im Rahmen des TPS 2019 hatte die Beschlusskammer die beantragte Besetzungszahl für das Segment „Charter / Nostalgie“ anhand von Marktdaten aus der Markterhebung für das Jahr 2016 plausibilisiert. Eine Festsetzung auf Grundlage der Auswertungen durch die Beschlusskammern erfolgte im damaligen Verfahren TPS 2019 nicht, da die Antragswerte innerhalb der ausgewerteten Bandbreite lagen.<sup>9</sup> Konkret wiesen die Daten aus der Markterhebung für 2016 für den Bereich „Charter“ eine durchschnittliche Zugbesetzung bei Last- und Leerfahrten von 233 Personen aus. Für den Bereich „Nostalgie“ ist auf Basis der Erhebungsdaten von einer durchschnittlichen Zugbesetzung bei Last- und Leerfahrten von 71 Personen auszugehen. Die Antragstellerinnen unterstellen im Antrag zum TPS 2021, wie bereits im TPS 2020, dass ca. 80 % der im Marktsegment „Charter / Nostalgie“ gefahrenen Trassenkilometer auf Charterverkehre und 20 % auf Nostalgieverkehre entfallen. Auf Grundlage dieser Aufteilung ermitteln die Antragstellerinnen eine durchschnittliche Besetzung je Trassenkilometer in Höhe von ca. 201 Personen für das Segment „Charter / Nostalgie“.

Die Beschlusskammer hat die von den Antragstellerinnen unterstellte Besetzungszahl im Segment „Charter / Nostalgie“ anhand von Marktwerten plausibilisiert bzw. falsifiziert. Die Auswertung der Marktdaten führt zu keiner abweichenden Einschätzung des Sachverhalts. Aus Sicht der Beschlusskammer berücksichtigen die von den Antragstellerinnen herangezogenen Daten die erhöhte Leerfahrtenquote im Segment „Charter / Nostalgie“ auf angemessene Weise, da die aus der Markterhebung der Bundesnetzagentur stammende Besetzungszahl sowohl Last- als auch Leerfahrten berücksichtigt. Auch die Aufteilung der Betriebsleistung im Verhältnis von 80 % für den Bereich „Charter“ und 20 % für den Bereich

---

<sup>9</sup> Die im Beschluss zum TPS 2019 vorgenommene „rechnerische“ Anpassung der Besetzungszahlen erfolgte auf Grundlage der im damaligen Antrag nicht berücksichtigten Leerfahrtenquote.

„Nostalgie“ ist aus der Perspektive der Beschlusskammer vertretbar. Die Aufteilung wurde auf Basis von Expertenwissen der regionalen Vertriebsmitarbeiter der Antragstellerinnen vorgenommen. Es liegen der Beschlusskammer keine belastbaren Erkenntnisse über ein anderslautendes Aufteilungsverhältnis der Verkehre „Charter“ und „Nostalgie“ auf dem Netz der Antragstellerinnen vor. Die von den Antragstellerinnen für das TPS 2021 unterstellte Besetzungszahl des Segments „Charter / Nostalgie“ ist daher nicht zu beanstanden.

Neben der Besetzungszahl ist der Umsatz je Reisendem (EUR / Pkm) die zweite Größe zur Ermittlung des segmentspezifischen Zugumsatzes je Trkm (EUR / Trkm). Die Antragstellerinnen unterstellen im TPS 2021, wie bereits im TPS 2020, einen Umsatz je Reisendem in Höhe von [REDACTED] / Pkm. Dies begründen die Antragstellerinnen damit, dass beim Umsatz je Reisendem im Vergleich zum Vorjahr keine neuen Erkenntnisse bekannt und keine Veränderungen beobachtbar seien.

Die Beschlusskammer hat die Darlegung der Antragstellerinnen hinsichtlich des Umsatzes je Reisendem ebenfalls anhand von Marktwerten plausibilisiert bzw. falsifiziert. Im Ergebnis war die Prüfung der Beschlusskammer darauf gerichtet, den von den Antragstellerinnen zu Grunde gelegten Umsatz je Reisendem (EUR / Pkm) daraufhin zu prüfen, ob im Ergebnis der resultierende Zugerlös je Trkm vertretbar ist. Die Auswertung der Marktdaten führt zu keiner abweichenden Einschätzung des Sachverhalts.

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 haben in ihren Stellungnahmen vom 30.10.2019 ausgeführt, dass die absolute Markttragfähigkeit des Segments „Charter / Nostalgie“ bei dem beantragten Trassenpreis nicht gegeben sei. Darüber hinaus erachten die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18, wie auch für das Segment „Punkt-zu-Punkt“, eine vertiefte Prüfung der Markttragfähigkeit gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG vor dem Hintergrund der beantragten Trassenpreiserhöhung als erforderlich. Im Rahmen der Überprüfung der absoluten Markttragfähigkeit referenzieren die Antragstellerinnen auf die Hinzugezogene zu 7 als den dominierenden Anbieter und die Hinzugezogene zu 9 als neuen Anbieter im SPFV. Die Antragstellerinnen argumentieren unter Hinweis auf die realisierten Umsatzsteigerungen, die gestiegenen Betriebsleistungen und dem positiven EBIT der Hinzugezogenen zu 7 als auch vor dem Hintergrund der Angebotsausweitung und der überdurchschnittlichen Auslastung der Hinzugezogenen zu 9, dass sich die Marktposition des Fernverkehrs verbessert habe und die Tragfähigkeit des SPFV weiterhin gegeben sei. Im Hinblick auf das Segment „Charter / Nostalgie“ führen die Antragstellerinnen aus, dass eine positive Absatzentwicklung in den Betriebsleistungen in den letzten Jahren beobachtbar sei.

Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass mit der Genehmigung des Trassenentgelts in Höhe von 2,53 EUR / Trkm im Rahmen des TPS 2021 eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte zu erwarten ist. Diese Einschätzung der Beschlusskammer wird auch durch eine Analyse der Daten aus der Marktuntersuchung Eisenbahn von der Bundesnetzagentur gestützt. Im Jahr 2018 waren gemäß der Marktuntersuchung rund 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Marktsegment „Charter / Nostalgie“ tätig. Ein Großteil dieser Unternehmen erwirtschaftete einen positiven Jahresüberschuss. Die Antragstellerinnen gehen für das Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr von einer weiteren Steigerung der Betriebsleistung aus. Des Weiteren wird an dieser Stelle zur Begründung der Einschätzung der Beschlusskammer, dass die absolute Markttragfähigkeit auch im Segment „Charter / Nostalgie“ gegeben ist, auf die vorangegangenen Ausführungen im Abschnitt II. 3.3.6.1 zum Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ verwiesen.

Weiterhin führen die Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 in ihren Schreiben vom 30.10.2019 aus, dass eine Berücksichtigung der segmentspezifischen Kostenstruktur bei der Bestim-

mung der Tragfähigkeit erforderlich sei. Dies begründen die Hinzugezogenen damit, dass jede Charter- / Nostalgiefahrt einer individuellen Betriebsplanung, Zugbildung und Durchführung (Zugproduktion als Manufaktur) bedürfe. Zusätzlich zur hohen Leerfahrtenquote aufgrund von Zu- und Abführung sowie ggf. Überführung zur Zwischenabstellung hätten Charter- / Nostalgieverkehre einen deutlich höheren Anteil der EVU-Fixkosten je Trkm zu tragen, da sie nur an ausgewählten Tagen verkehren würden.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist eine, wie von den Hinzugezogenen zu 9 und zu 18 angesprochene, Anpassung der Preisbildung um höhere Fixkosten pro Fahrt oder höhere Kosten für Vertrieb und Organisation, bezogen auf die einzelne Fahrt, in dem gegebenen gesetzlichen Rahmen nicht geboten. Durch die Einbeziehung des segmentspezifischen Anteils „Trassenkosten am Umsatz“ erfolgt aus Sicht der Beschlusskammer bereits eine Berücksichtigung der segmentspezifischen Kostenbestandteile im Ramsey-Boiteux-Modell. Darüber hinaus weist die Beschlusskammer darauf hin, dass die Auslastung bei einzelnen Unternehmens nicht zwingend mit der Auslastungssituation eines Marktsegmentes übereinstimmt. Ein Großteil der im Charterverkehr tätigen Unternehmen bietet zudem Dienstleistungen in verschiedenen Segmenten an. Möglicherweise dient dieses Vorgehen auch dazu, bspw. das Wagenmaterial (soweit es nicht exklusiv im Segment Charter / Nostalgie nutzbar ist) sowie ggf. vorhandene eigene Infrastruktur und funktionale Unternehmensbereiche besser auszulasten. Soweit dies der Fall wäre, könnte argumentiert werden, dass das Eisenbahnrecht nicht so zu verstehen sei, dass auch das Geschäftsmodell von Unternehmen abgesichert würde, die sich auf die Bedienung eines Segments beschränken. Die Frage der Diversifikation sollte aus Sicht der Beschlusskammer bei der Diskussion marktsegmentspezifischer Parameter mitbedacht werden.

Zur Bewertung der Tragfähigkeit des Marktsegments „Charter / Nostalgie“ hat zudem ein Zugangsberechtigter ein Schreiben vor dem Hintergrund der Reduktion der Mehrwertsteuer auf 7 % für die Beförderung von Personen im Eisenbahnfernverkehr (vgl. zur Reduktion der Mehrwertsteuer auch Ausführungen in Abschnitt II. 3.5.3) an die Beschlusskammer gerichtet. Aus Sicht des Zugangsberechtigten könne diese Mehrwertsteuerreduktion im Segment „Charter / Nostalgie“ aufgrund besonderer Vertragskonstruktionen möglicherweise zu einer Schieflage bei der Bewertung der Tragfähigkeit des Segments Charter / Nostalgie führen. Schwerpunktmäßig würde der Zugangsberechtigte von Reisebestellern beauftragt, welche nicht vorsteuerabzugsfähig seien. In dem Verhältnis des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Reisebesteller sei der geltende Mehrwertsteuersatz möglicherweise unverändert 19 %<sup>10</sup>, da lediglich eine Vorleistung zur Beförderung von Personen im Eisenbahnverkehr erbracht werde. In der Folge könnten diese Reisebesteller keine Mehrwertsteuerreduktionen an ihre Kunden weitergeben, da sie aufgrund der fehlenden Vorsteuerabzugsfähigkeit grundsätzlich gar keine Mehrwertsteuer erheben würden. Da die Reisebesteller in diesen Fällen keine (an das Eisenbahnverkehrsunternehmen) entrichtete Mehrwertsteuer als Vorsteuer erstattet bekommen würden, wären Sie (in dieser Konstellation) in Summe im Vergleich mit anderen Segmenten benachteiligt.

Aus Sicht der Antragstellerinnen sei in der derzeitigen Situation keine Neuberechnung der Tragfähigkeiten geboten. Aussagen der Finanzverwaltung, die einen Schluss darauf zuließen, dass bestimmte Arten von Fahrkarten des Schienenpersonenfernverkehrs weiterhin mit

---

<sup>10</sup> Zum Zeitpunkt der Eingabe des Zugangsberechtigten war dieser Punkt nach Vortrag des Zugangsberechtigten nicht abschließend geklärt.

19 % Mehrwertsteuer besteuert würden, lägen nach Wissen der Antragstellerinnen nicht vor. Ohne eine verlässliche Aussage hierzu erscheint es aus Sicht der Antragstellerinnen nicht geboten, die segmentspezifischen Tragfähigkeiten und damit die Preise neu zu berechnen.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist zunächst festzustellen, dass die Mehrwertsteuerreduktion grundsätzlich sämtliche Beförderung von Personen im Eisenbahnfernverkehr betrifft, auch solche in Charterverkehren. Die potentielle Marktwirkung könnte in bestimmten Konstellation und Segmenten bzw. Teilbereichen von Segmente jedoch unterschiedliche Ausprägungen annehmen. So könnte etwa angenommen werden, dass in Segmenten des SPFV mit hohem Anteil an Geschäftsreisenden die Marktwirkung schwächer ausfallen könnte, da hier in der Regel Nettopreise von höherer Relevanz sind. In der tatsächlichen Praxis dürfte zudem noch eine Rolle spielen, inwiefern die Mehrwertsteuerreduktion in der Preisbildung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Genehmigungsjahr berücksichtigt wird und welche sonstigen Marktentwicklungen noch zu berücksichtigen wären. Ebenso mag die beschriebene Konstellation von Vorleistungserbringung und nicht vorsteuerabzugsberechtigten Reisebestellern dazu führen, dass in diesem spezifischen Fall die Mehrwertsteuerabsenkung nicht zwingend bei (privaten) Endkunden marktwirksam wird. Einschränkend ist hingegen in diesem Fall darauf hinzuweisen, dass für nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Reisebesteller bisher ein Vorteil dahingehend bestand (und weiter besteht), dass für den in Eigenleistung erbrachte Mehrwert keine Mehrwertsteuer aufgeschlagen werden musste (bzw. muss). Zudem ist zu berücksichtigen, dass für die Akteure teils gewisse Freiheiten dahingehend bestehen dürften, ob sie Konstellationen wählen möchten, in denen aus Ihrer Sicht die Vorteile der Befreiung einer Mehrwertsteuerpflicht im Zusammenhang mit dem Verzicht auf die Vorsteuerabzugsberechtigung überwiegen oder nicht.

Ob sich die Mehrwertsteuerreduktion in nicht unerheblicher Weise unterschiedlich auf die Tragfähigkeiten der Segmente im Genehmigungszeitraum 2021 auswirkt, kann derzeit im Ergebnis noch nicht abschließend beurteilt werden. Die Beschlusskammer wird jedoch die mittel- bzw. langfristigen Implikationen der Steuersenkung und die Marktveränderungen beobachten.

Wegen der Anpassungen der Vollkostenaufschläge in anderen Segmenten und der damit einhergehenden Austarierung der Kostenverteilung (vgl. Abschnitt II. 3.5.1) war das Entgelt für das Segment „Charter / Nostalgie“ letztlich in Höhe von 2,53 EUR / Trkm zu genehmigen. Der genehmigte Preis dürfte in aller Regel zudem weiterhin deutlich unter dem Preisniveau für Charterverkehre aus dem angebotsorientierten TPS 2017 und vorangegangenen Entgeltsystemen liegen. Dies mag auch als deutlicher Hinweis darauf gewertet werden, dass mit der Genehmigung keine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Marktsegmentes zu erwarten ist. Hinzuweisen ist zudem darauf, dass im Zuge der Anpassungen der Beschlusskammer das Segment Charter im Ergebnis den günstigsten Trassenpreis im SPFV aufweist und somit – im Sinne der Antragslogik der Antragstellerinnen – gleichzeitig das Entgelte für Leer/Lokfahrten im SPFV bestimmt.

### **II. 3.3.6.3 Vollkostenaufschlag Segment Nacht**

Die Ermittlung des Vollkostenaufschlags für das Segment „Nacht“ ist nicht zu beanstanden. Für das Segment „Nacht“, betreffend im Wesentlichen Zugfahrten in der Periode zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr, ergibt sich demnach ein Vollkostenaufschlag in Höhe von 1,314 EUR / Trkm. Die Abweichung gegenüber dem im Genehmigungsantrag ausgewiesenen Vollkostenaufschlag für dieses Segment ergibt sich aus Anpassungen der Vollkostenaufschläge in anderen Segmenten und der damit einhergehenden angepassten Austarierung der Kostenverteilung.

Insbesondere die Herleitung des zugrunde liegenden „typisierten“ Zugerlöses als (eine) Grundlage für die Berechnung des Vollkostenaufschlages im Segment „Nacht“ wurde detailliert geprüft. Im Fokus der Prüfung und Diskussionen stand dabei speziell die Frage, inwieweit Fahrscheinerlösanteile im Zusammenhang mit Übernachtungsleistungen in Nachtzügen bei der Bestimmung der Zugerlöse Berücksichtigung finden sollten.

Es ist nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar, dass die Umsätze aus Fahrscheinerlösen gesamthaft – inkl. darin enthaltener Leistungen für Reservierungen, Nutzungen der ersten Klasse oder Übernachtungsleistungen – bei der Ermittlung des Zugerlöses als Grundlage für die Herleitung des Vollkostenaufschlages berücksichtigt werden. Hier ist die Beschlusskammer der Auffassung, dass Erlöse aus den Fahrscheinverkäufen gesamthaft zu berücksichtigen sind und zumindest keine Bereinigung der Erlöse um – in den Ticketerlösen inkludierten – Umsätze für Übernachtungsleistungen zu erfolgen hat.

Im Ergebnis sind die relative Tragfähigkeit für das Segment „Nacht“ und die entsprechenden Eingangswerte nicht zu beanstanden. Mit Blick auf die Frage der absoluten Markttragfähigkeit des Segments „Nacht“ geht die Beschlusskammer davon aus, dass weiterhin Transportleistungen in signifikantem Umfang angeboten werden, so dass keine grundsätzliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte erkennbar ist.<sup>11</sup> Die Hinzugezogene zu 16 führt zudem in der Stellungnahme vom 18.12.2019 aus, dass eine Expansion und die Beschaffung von weiterem Wagenmaterial für 2022 bereits geplant sei. Auch die Geschäftsentwicklung der Hinzugezogenen zu 7 lässt keine Hinweise darauf erkennen, dass eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte im Segment „Nacht“ zu erwarten wäre. Insgesamt sinkt der Preis im Segment „Nacht“ von 2,67 EUR je Trkm im TPS 2020 auf 2,54 EUR je Trkm im TPS 2021. Dies entspricht einer Absenkung von ca. 0,5 %.

## II. 3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den Schienengüterverkehr (SGV) sind in Tabelle 11 aufgeführt:

**Tabelle 11 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	1,79	1,74	-2,8%
SGV	Sehr schwer	4,24	4,14	-2,4%
SGV	Gefahrgutganzzug	3,64	3,50	-3,8%
SGV	Gefahrgutnahverkehrszug	2,00	1,94	-3,0%
SGV	Güternahverkehrszug	1,79	1,74	-2,8%
SGV	Standard	3,21	2,91	-9,3%
SGV	Zusatz Z-Flex	-0,10	-0,10	0,0%
SGV	Zusatz R-Flex	-0,10	-0,10	0,0%
SGV	Zusatz Schnell	0,50	0,50	0,0%
SGV	Zusatz Express	2,00	2,00	0,0%

Für den SGV gelten im Grundsatz die bereits zum Schienenpersonenfernverkehr erläuterten Vorgaben zur Preisbildung und Segmentierung. Nach § 34 Abs. 3 ERegG ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket grundsätzlich in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entste-

<sup>11</sup> Vgl. zur absoluten Markttragfähigkeit auch die Ausführungen in Abschnitt II. 3.3.6.1.

henden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Ein Betreiber der Schienenwege hat gemäß § 36 Abs. 2 ERegG zu prüfen, inwieweit Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 zum ERegG in Nummer 1 genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch Güterverkehrsdienste, Schienenpersonennahverkehrsdienste und Schienenpersonenfernverkehrsdienste. Nach § 36 Abs. 3 ERegG kann ein Betreiber der Schienenwege die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern.

Der Abschnitt zum SGV gliedert sich – analog der Struktur beim Schienenpersonenfernverkehr – in die folgenden drei Themenbereiche:

- Marktsegmente im SGV
- Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV
- Vollkostenaufschläge im SGV.

#### **II. 3.4.1 Marktsegmente im SGV**

Die Marktsegmentierung im Schienengüterverkehr war im Grundsatz nicht zu beanstanden. In den Segmenten Gefahrgut und Gefahrgutgüternahverkehr war allerdings die Genehmigung mit Änderungen an den Marktabgrenzungen zu erteilen.

Der folgende Abschnitt erläutert die Kriterien der Segmentierung und beschreibt die Segmente des SGV. Der Abschnitt II. 3.4.1.2 beschreibt die Prüfung und Bescheidung einer Anpassung der SNB für Gefahrgutzüge. Der Abschnitt II. 3.4.1.3 diskutiert die Überlegungen der Beschlusskammer zum Thema Standardzug. Der Abschnitt II. 3.4.1.4 diskutiert die Änderung der SNB für Lok/Leerfahrten.

##### **II. 3.4.1.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente**

Die Segmentierungskriterien im Schienengüterverkehr sind im Grundsatz nicht zu beanstanden. Die Antragstellerinnen haben entsprechend Ziffer 6.1.3 der SNB folgende Kriterien zur Herleitung der vorgelegten Segmentierung verwendet:

- Zuggewicht
- Gefahrgut
- Wagenzuglänge
- Trassenlänge
- Flexibilität
- Priorisierung
- Vorleistung.

Darauf aufbauend haben die Antragstellerinnen die nachfolgenden Marktsegmente abgegrenzt und zum Gegenstand des Genehmigungsantrags gemacht. Die Marktsegmente entsprechen dabei im Wesentlichen den Marktsegmenten aus dem Verfahren zum TPS 2018 (BK10-16-0008\_E), TPS 2019 (BK10-17-0314\_E) und zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E).

### Sehr schwer

Das Marktsegment „Sehr schwer“ umfasst alle Wagenzugnutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen überschreitet.

### Gefahrgut

Das Marktsegment „Gefahrgut“ umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter transportiert, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.4.1.2 diskutiert.

### Güternahverkehr

Das Marktsegment „Güternahverkehr“ umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem nicht ausschließlich gefährliche Güter transportiert werden.

### Gefahrgutgüternahverkehr

Das Marktsegment „Gefahrgutgüternahverkehr“ umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem ausschließlich gefährliche Güter transportiert werden. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.4.1.2 diskutiert.

### Lokfahrt

Das Marktsegment „Lokfahrt“ umfasst Trassennutzungen mit Lokomotiven; es dürfen keine kuppelbaren Wagen Bestandteil der Zugkonfiguration sein. Des Weiteren werden Baumaschinen, einschließlich deren betrieblich nicht kuppelbarer integraler Bestandteile, als Nebenfahrzeuge (z. B.. Gleisstopfmaschinen, jedoch nicht mit zusätzlichen Wagen) von dem Marktsegment erfasst, wenn sie ebenfalls ohne kuppelbare Wagen fahren.

### Standard

Das Marktsegment „Standard“ umfasst alle Trassennutzungen, welche nicht den Segmenten „Gefahrgut“, „Gefahrgutgüternahverkehr“, „Sehr schwer“, „Güternahverkehr“ oder „Lokfahrt“ zuzuordnen sind. Das Segment „Standard“ stellt insofern ein Auffangsegment dar. Hinweise zur Ausgestaltung des Segments werden gesondert unter Ziffer II. 3.4.1.3 diskutiert.

### Zusätze Z-Flex, R-Flex, Schnell, Express

Weitere Segmente im Schienengüterverkehr ergeben sich aus der Kombination der vorgenannten Segmente mit besonderen planerischen oder betrieblichen Charakteristika. Unter die planerischen Charakteristika fallen die Segmentzusätze Z-Flex und R-Flex. Diese sind mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“, kombinierbar. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse den Zusatzsegmenten zugeordnet werden soll.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz Z-Flex wird für eine Trassen eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums von +/- 120 Minuten in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jedem kundenbestellten Haltezeitpunkt eingeräumt.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz R-Flex wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums von +/- 120 Minuten in Bezug auf Ab-

fahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt. Räumlich bindend für die Trassenkonstruktion sind ausschließlich Start- und Zielpunkt.

Unter die betrieblichen Charakteristika fallen die Segmentzusätze Schnell und Express. Diese sind mit den oben genannten Segmenten, außer „Lokfahrt“ und außer „Sehr schwer“, kombinierbar. Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse den Zusatzsegmenten zugeordnet werden soll.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz Schnell wird Zügen des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Richtlinie 420.0201 Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen des Schienengüterverkehrs gewährt, mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen mit dem Zusatz Express oder Schnell.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz Express wird Zügen des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Richtlinie 420.0201 Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt, mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz Express sowie anderen Zügen des Schienengüterverkehrs mit dem Zusatz Express.

#### **II. 3.4.1.2 Gefahrgutzüge**

Die Beschlusskammer genehmigt die Segmentierung von Gefahrgutzügen unter der Maßgabe, dass in Ziffern „6.2.1.4.2. Gefahrgut“ und „6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahverkehr“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der folgende Satz gestrichen wird: „Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen.“

Die Beschlusskammer versagt insoweit die vorgesehenen Änderungen der SNB Ziffern 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. im Vergleich zum Vorjahr.

Die genehmigte Formulierung lautet:

##### **SNB Ziffer 6.2.1.4.2. Gefahrgut**

Das Marktsegment Gefahrgut umfasst alle Trassennutzungen bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportiert, vergleiche Richtlinie 402.0202A1 vgl. **Anlage 2.4.2 der SNB** und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet. [...]

##### **SNB Ziffer 6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahverkehr**

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem ausschließlich gefährliche Güter (siehe 6.2.1.4.2) transportiert werden. [...]

Die beantragte, durchgestrichene Formulierung wird versagt:

#### **SNB Ziffer 6.2.1.4.2. Gefahrgut**

Das Marktsegment Gefahrgut umfasst alle Trassennutzungen bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportiert, vergleiche Richtlinie 402.0202A1 vgl. **Anlage 2.4.2 der SNB** und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet. ~~Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen. [...]~~

#### **6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahverkehr**

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem ausschließlich gefährliche Güter (siehe 6.2.1.4.2) transportiert werden. ~~Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen. [...]~~

Die SNB Ziffern 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. wurden im Genehmigungsantrag im Vergleich zum TPS 2018, 2019 und 2020 erneut um die Formulierung „Der ausschließliche Transport von gefährlichen Gütern umfasst auch das Mitführen von leeren Wagen“ erweitert. Dies bedeutet, dass ein Zug aus wenigen Güterwagen mit Gefahrgut und Leerwagen als Gefahrgutganzzug oder Gefahrgutgüternahverkehrszug abgerechnet wird. Diese Erweiterung wurde in den vorherigen Verfahren von der Beschlusskammer abgewiesen.

Die Antragstellerinnen befürchten, dass ein Missbrauchsrisiko dahingehend vorläge, dass EVU einen Gefahrgutganzzug durch Mitführen eines einzelnen Leerwagens als (günstigeren) Standardzug deklarieren könnten.

Diese Aussagen wurde in einer Stellungnahme vom 18.10.2019 bekräftigt und nicht erneut ausgeführt. Die Antragstellerinnen merken an, dass sie gesetzlich verpflichtet seien, ein Marktsegment für Gefahrgutzüge zu bilden und abzugrenzen. Sollte dies als Mischkalkulation erfolgen, wäre die Segmentierung hinfällig. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 19.12.2019 verwiesen die Antragstellerinnen auf ihre Zweifel, dass die Bundesnetzagentur berechtigt sei, den Gestaltungsspielraum eines Betreibers der Schienenwege bei diesem Thema einzuschränken. Es würde sich auch nicht um eine Frage der Angemessenheit handeln.

Mit Stellungnahme vom 16.10.2019 hat sich die der Hinzugezogenen zu 5 kritisch zu dieser Regelung geäußert, da diese nicht nachvollziehbar sei und eine Begründung fehle. In der vorgelagerten Marktkonsultation hat sich eine Reihe Zugangsberechtigter negativ über die erweiterte Formulierung geäußert. Der Hinzugezogenen zu 6 hat im Rahmen der Marktkonsultation geäußert, dass sich durch die beabsichtigte Änderung erhebliche negative Wechselwirkungen hinsichtlich betrieblicher Definition und Prozesse ergeben könnten. Im Verfahren zum TPS 2019 hatte der VDV die neu vorgesehene Formulierung bereits kritisiert, da sich aufgrund dieser Änderungen die Markttragfähigkeit für die Leerwagenbeförderungen an der Betriebsabwicklung der Eisenbahnen orientieren würde.

Nach Abwägung der Stellungnahmen erweist sich die von den Antragstellerinnen beabsichtigte Regelung in Ziffern 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. der SNB als rechtswidrig, da die Antrag-

stellerinnen den Verdacht des Missbrauchs der bisherigen Regelung nicht ausreichend begründet haben. Die geplante Änderung würde zu einer unterschiedlichen Segmentierung (und damit höher angenommener Zahlungsbereitschaft) von Leerwagenfahrten mit einem oder wenigen Gefahrgutwagen führen. Hierdurch würde die in § 36 ERegG vorgesehene Marktabgrenzung fehlerhaft durchgeführt. Die beantragten Änderungen würden darüber hinaus dazu führen, dass ein Zug aus ungereinigten Gefahrgutleerwagen dem Gefahrgut- bzw. Gefahrgutnahverkehrssegment zugeordnet würde. Einem solchem Gefahrgutleerzug würde somit eine identische Tragfähigkeit unterstellt wie einem Ladung tragenden Gefahrgutzug. Ähnliches würde für Leerwagenzüge gelten, die aus regulären Leerwagen und einzelnen, ungereinigten Gefahrgutleerwagen bestünden.

Im Verfahren zum TPS 2019 wurde vorgetragen, dass die Umgehung der Eingruppierung in das teure Marktsegment „Gefahrgut“ durch Mitführen leerer Wagen für die EVU in der Regel nicht wirtschaftlich sinnvoll wäre. Die empirischen Ausführungen der Antragstellerinnen vermögen hingegen das von ihr behauptete Missbrauchspotenzial nicht substantiiert zu erläutern, da es sich beim ersten Beispiel um einen Vergleich mit einem Prognosewert handelt und beim zweiten Beispiel der Raffinerie nur ein Indiz angeführt wird und kein Vergleich möglich ist. Es bleibt bei einem vagen Verdacht, was auch daran liegt, dass die Regelungen erst seit der Netzfahrplanperiode 2017/2018 in der Praxis angewendet werden. Zugleich schafft die von den Antragstellerinnen vorgeschlagene Regelung weitere Abgrenzungsschwierigkeiten, wie z. B. die Frage, ab welcher Beladung aus einem leeren ein voller Wagen wird. Die vorgeschlagene Regelung wäre zur Behebung des vermeintlichen Problems aus Sicht der Beschlusskammer daher ungeeignet. Darüber hinaus würde die Änderung nicht auf die von der Rail Business beschriebene „Praxis“<sup>12</sup> einwirken, die von den Antragstellerinnen als Beweggrund der Änderung aufgeführt wird. Denn im beschriebenen Fall der Rail Business handelt es sich gerade nicht um Leerwagen, sondern um beladene Wagen.

Für die beabsichtigte Änderung ergibt sich nach den Feststellungen der Beschlusskammer kein durchgreifender sachlicher Grund, zugleich zeigen sich Folgefragen und die von den Hinzugezogenen und dem VDV angemerkten negativen Auswirkungen. Die aktuelle Entwicklung der Betriebsleistung weist keine Anzeichen eines Nachfrageschwunds im Bereich der Marktsegmente Gefahrgut auf. Ein Vergleich der Bestelldatendaten per September 2018 und 2019 zeigt im Gegenteil ein Wachstum von 16 % für den Gefahrgutganzzug und ein Wachstum von 7 % für den Gefahrgutgüternachverkehr auf (vgl. Stellungnahme vom 31.10.2019 zum zweiten Anhörungsschreiben). Gleichzeitig ist die Betriebsleistung im SGV insgesamt im gleichen Zeitraum um ca. 2 % gesunken. Die Beschlusskammer erkennt auf Basis der verfügbaren Daten keine Hinweise auf ein verändertes Bestellverhalten der Marktteilnehmer im Bereich der Gefahrgutzüge.

Die Beschlusskammer geht insbesondere auch weiterhin davon aus, dass der mit dem gezielten Einsatz von Leerwagen verbundenen logistische Aufwand so hoch ist, dass ein Fehl-anreiz nicht anzunehmen ist. Eine Anpassung der diesbezüglichen Regelung auf Basis der Ausführungen der Antragstellerinnen scheint – auch mit Blick auf die damit verbundenen Nachteile – nicht geboten, sondern vielmehr nicht angemessen.

---

<sup>12</sup> Rail Business hatte am 28.05.2018 darüber berichtet, dass einige EVU ihre Trassen durch das Anhängen eines oder mehrerer mit konventionellen Gütern beladenen Wagen(s) an Gefahrgutzüge als Standardtrassen anmeldeten.

### **II. 3.4.1.3 Standardzug**

Die Beschlusskammer sieht für die nächste Regulierungsperiode möglichen Handlungsbedarf hinsichtlich einer weitergehenden Aufgliederung des Segments „Standard“. Zum einen handelt es sich um ein Residualsegment, das knapp 80 % des Marktes darstellt, und zum anderen empfiehlt ein Gutachten zur Bestimmung der Elastizitäten des Schienenverkehrs<sup>13</sup> eine Auftrennung des Standardsegments, da die Untersegmente des Standardzuges (Kombinierter Verkehr, Einzelwagenverkehr und Ganzzüge) nicht in sich homogen seien.

Die Beschlusskammer sieht – wie im Vorverfahren zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) – und nach Abwägung der Stellungnahmen, insbesondere aus dem letztjährigen Verfahren, keinen direkten Handlungsbedarf zur Änderung des Segments Standardzugs. Nichtsdestotrotz hält es die Beschlusskammer für bedenkenswert, dass der Standardzug mit über 80 % als Residualsegment das marktbeherrschende Segment darstellt. Eine Mischung nichthomogener Segmente könnte möglicherweise der Vorgabe des § 36 Abs. 1 ERegG widersprechen, wonach die Aufschläge die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente zu gewährleisten haben. Mit Blick auf die Zukunft und einer generellen Betrachtung der Segmentierung in der kommenden Regulierungsperiode kann eine weitere Differenzierung des Standardzuges erforderlich sein.

### **II. 3.4.1.4 Lok/Leerfahrt**

Die SNB Ziffer 6.2.1.4.4. wurde im Genehmigungsantrag zum TPS 2020 gegenüber den geltenden SNB um einen Absatz erweitert, der die Zuordnung von Trassennutzungen zum Marktsegment Lokfahrt regelt. Die Erweiterung ordnet jede Lokfahrt, die eine Vor oder Nachleistung des Schienenpersonenverkehrs ist, dem Marktsegment Leerfahrt SPNV (beantragter Trassenpreis Ø 3,17 EUR/Trkm) oder Lok-/Leerfahrt SPFV (beantragter Trassenpreis 2,63 EUR /Trkm) zu. Eine Trassennutzung, die ausschließlich mit Trassennutzungen des Schienengüterverkehrs in Verbindung steht, wird dem Marktsegment Lokfahrt SGV (beantragter Trassenpreis 1,79 EUR/Trkm) zugeordnet. Diese Änderung ist nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Mit Stellungnahme vom 19.10.2019 erklären die Antragstellerinnen, dass diese Änderung in erster Linie zur Klarstellung der Abgrenzungslogik und zum Ausschluss von Missbrauchspotential geändert würde. Darüber hinaus würden keine Anreize gesetzt, Lokfahrten fälschlich anzumelden. Im SGV bestünde kein Anreiz, eine Lokfahrt dem SPV zuzuordnen, da Lokfahrten im SPV teurer seien als im SGV. Der Missbrauch, einen Nachlauf des SPV als Vorlauf des SGVs zu deklarieren, würde durch die neue eindeutige Zuordnung zum SPV auf Basis eines Vor- oder Nachlauf im SPV verhindert. Aus Sicht der Antragstellerinnen würde dies auch keine Benachteiligung von EVU bedeuten, da der größte Anteil von Lokfahrten im direkten Zusammenhang zu einer gesamthaften Trassennutzung im SPV oder SGV stünde. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 19.12.2019 hatte die Antragstellerinnen betont, dass es sich nur um einen sehr kleinen Teil des Marktes handeln würde und dass durch

---

<sup>13</sup> Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GAElatizitaeten2018/GutachtenElastizitaet2018.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GAElatizitaeten2018/GutachtenElastizitaet2018.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (abgerufen am 30.03.2020).

die neue Regelung der Anreiz eliminiert würde, SPV-Leerfahrten als SGV-Leerfahrten anzumelden.<sup>14</sup>

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9 und 17 haben mit Schreiben vom 30.10.2019 erklärt, dass es nicht ersichtlich sei, wie die Änderung in der Praxis umzusetzen sei. In der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 9 und 19 vom 30.10.2019 wird die Auffassung vertreten, dass es nur ein Marktsegment Lokfahrt für den gesamten SGV und SPV geben dürfe, weil sich die Fahrten rein tatsächlich nicht voneinander unterscheiden würden. Im Falle einer Bepreisung des Segments Lokfahrt mit Bezug auf die Vor- oder Nachleistung müsse die Entgelthöhe von der Segmentzuordnung der Trassennutzung abhängen. Die Lokfahrt für eine Lastfahrt im Marktsegment Metro Max dürfe nicht so günstig sein wie eine Lokfahrt mit Bezug zum Marktsegment Nacht. Dies sei diskriminierend zulasten der weniger tragfähigen Marktsegmente im Sinne von § 39 Abs. 1 ERegG. Im Rahmen der dem hiesigen Genehmigungsverfahren vorgelagerten Marktconsultation merkte ein Zugangsberechtigter an, dass diese Regelung EVU, die Verkehre in Mischnutzung betrieben, benachteiligen würde, weil in diesem Fall immer das höhere SPV-Entgelt zu entrichten sei. Zudem sei eine klare Zuordnung nicht immer möglich, und die Betrachtung jeder Fahrt stelle einem unverhältnismäßigen, zusätzlichen Verwaltungsaufwand dar.

Die Beschlusskammer sieht, dass die vorgesehene Regelung Lokfahrten in speziellen Fällen (Wechsel zwischen Verkehrsdiensten) nicht „gleichgewichtig“ dem SPV oder SGV zuordnet. Hier wäre grundsätzlich auch eine andere Regelungsgestaltung denkbar. Andererseits ist auch mit Blick auf die Praktikabilität (kleines Segment, Förderung SGV-Trassen) und Eindeutigkeit der Regelung auch nicht unmittelbar ersichtlich, dass die vorgesehene Regelung eisenbahnrechtswidrig wäre.

Das Segment der Leer-/Lokfahrten repräsentiert im SPV rund 3 - 4 %, das Segment der Lokfahrten im SGV rund 9 % des Marktes. Die Beschlusskammer geht davon aus, dass Loks in der Regel selten zwischen dem Einsatz im SPV und dem SGV wechseln. Eine spürbare Schlechterstellung von Marktteilnehmern würde dann eintreten, wenn Loks häufig und regelmäßig zwischen SGV- und SPV-Trassen „dauerwechseln“ würden und durch die neue Regelung immer dem teureren Segment der SPV- Leer/Lokfahrten zugeordnet würde. Dass derartiges in erheblichem Umfang geschehen würde, ist der Beschlusskammer indes nicht bekannt und wurde im Verfahren auch nicht vorgebracht.

Die Beschlusskammer erkennt zudem an, dass mit der vorgesehenen Regelung eine unberechtigte Inanspruchnahme der Trassenpreisförderung des SGV dahingehend verhindert werden soll, dass Trassen als Güterverkehrstrassen angemeldet und abgerechnet werden – und somit von der Förderung für Güterverkehre profitieren würden –, obwohl sie möglicherweise auch dem Personenverkehr zugerechnet werden könnten oder müssten. Die vorgesehene Regelung ordnet diese Trassen im Zweifel daher dem Personenverkehr zu. Die vorgesehene Segmentzuordnung stellt insofern sicher, dass die Trassenpreisförderung zielgerichtet den Güterverkehren zugutekommt.

---

<sup>14</sup> Hierbei handelt es sich um eine Fördermaßnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für Trassen des Schienengüterverkehrs (vgl. Abschnitt II. 3.5.3). Die Fördermaßnahme hat das Ziel, den umwelt- und klimafreundlichen SGV über eine anteilige Finanzierung Höhe von ca. 45 % des Trassenpreises zu fördern. Weitere Informationen unter: <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/trafoeg-3269726> (abgerufen am 30.03.2020).

Im Ergebnis ist die beantragte Regelungsänderung der SNB nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

### II. 3.4.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV

Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes des Schienengüterverkehrs sind dem Grunde und der Höhe nach nicht zu beanstanden.

**Tabelle 12 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	0,709	0,709	0,0%
SGV	Sehr schwer	2,522	2,522	0,0%
SGV	Gefahrgutganzzug	1,484	1,484	0,0%
SGV	Gefahrgutnahverkehr	0,935	0,935	0,0%
SGV	Güternahverkehr	0,935	0,935	0,0%
SGV	Standard	1,484	1,484	0,0%

Die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs ist für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenverkehr grundsätzlich identisch. Der Unterschied liegt in der Gewichtung der einzelnen Kostenblöcke beziehungsweise bei den Gewichtungsparemtern für einzelne Segmente des Schienengüterverkehrs. Für den Schienengüterverkehr ist der maßgebliche Kostentreiber das Durchschnittsgewicht.

Das Segment „Sehr schwer“ weist dementsprechend die höchsten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs auf. Züge in diesem Segment verursachen beispielsweise höhere verschleißbedingte Abschreibungen als leichtere Güterzüge in den anderen Segmenten. Für den Verkehrsdienst Güterverkehr werden segmentspezifisch folgende einheitliche Grenzkosten zugrunde gelegt:

- Standard und Gefahrgut
- Güternahverkehr und Gefahrgutnahverkehr
- Sehr schwer
- Lokfahrt.

Auch im SGV werden die unmittelbaren Kosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 rollierend als Durchschnitt über die drei Wirtschaftsjahre 2016, 2017 und 2018 ermittelt. Die Gründe, die verkehrsdienstübergreifend zu einem Anstieg der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes geführt haben, wurden bereits unter dem Stichpunkt Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs im Schienenpersonenfernverkehr (II. 3.3.5) erläutert. Die Gesamterhöhungen ergeben sich wie folgt (vgl. Tabelle 13).

**Tabelle 13 – UKZ im SGV TPS 2020 zu Antrag TPS 2021 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2020	Antrag TPS 2021	Delta
SGV	Lokfahrt	0,677	0,709	4,7%
SGV	Sehr schwer	2,463	2,522	2,4%
SGV	Gefahrgutganzzug	1,437	1,484	3,3%
SGV	Gefahrgutnahverkehr	0,909	0,935	2,9%
SGV	Güternahverkehr	0,909	0,935	2,9%
SGV	Standard	1,437	1,484	3,3%

Die unterschiedlichen Kostentreiber und deren Allokation für die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs sind für den Genehmigungszeitraum dem Grunde und der Höhe nach zu akzeptieren.

### II. 3.4.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SGV

Die Vollkostenaufschläge im SGV werden, abweichend vom Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen, wie in Tabelle 14 festgesetzt.

**Tabelle 14 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	1,081	1,031	-4,6%
SGV	Sehr schwer	1,718	1,618	-5,8%
SGV	Gefahrgut	2,156	2,016	-6,5%
SGV	Gefahrgüternahmeverkehr	1,065	1,005	-5,6%
SGV	Güternahmeverkehr	0,855	0,805	-5,8%
SGV	Standard	1,726	1,426	-17,4%

Ursächlich für die abweichenden Vollkostenaufschläge sind eine fehlerhafte Festsetzung bezüglich Yield und Zugbesetzung im Segment „SPFV Punkt-zu-Punkt“ (vgl. II. 3.3.6.1), sowie II. 3.3.6.1), eine fehlerhaft festgesetzte Endkundenelastizität im Segment „Standard“ des SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1) in der Berechnung durch die Antragstellerinnen sowie die Anpassungen der Beschlusskammer der Entgelte für den SPNV (vgl. Abschnitt II. 3.2.2 und II. 3.2.3).

#### II. 3.4.3.1 Vollkostenaufschlag im Segment Standard

Für den Genehmigungszeitraum 2021 ist von der Beschlusskammer für das Segment „Standard“ im Schienengüterverkehr – abweichend vom Antrag – eine durchschnittliche Endkundenelastizität in Höhe von (-1,5) und somit ein Vollkostenaufschlag in Höhe von 1,426 EUR/Trkm ermittelt worden.

Das Segment „Standard“ ist ein Residualsegment und in seiner Zusammensetzung heterogen. Die Beschlusskammer trägt der Heterogenität der Gutarten und der unterschiedlichen Produktionssysteme über die differenzierte Ermittlung der Endkundenelastizität Rechnung.

Eine Abgrenzung dieses Marktsegments erfolgt über den Ausschluss der Abgrenzungskriterien der weiteren Segmente im Schienengüterverkehr. Die Antragstellerinnen haben im Genehmigungszeitraum 2021 eine pauschale durchschnittliche Endkundenelastizität in Höhe von (1,32) für das Segment „Standard“ im Schienengüterverkehr ermittelt. In den Verfahren zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020 ist von der Methode der Antragstellerinnen, die Tragfähigkeit anhand von Endkundenelastizitäten zu ermitteln, eine abweichende Festlegung getroffen worden. Gegen die Beschlüsse zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020 wurden u.a. bezüglich der Ermittlung des Endkundenelastizitätswerts ursprünglich Rechtsmittel von den Antragstellerinnen eingelegt, die mittlerweile aber insoweit wieder zurückgenommen wurden.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 äußern in der Stellungnahme vom 30.10.2019 für das TPS 2021 Zweifel an der adäquaten Bestimmung der Tragfähigkeit durch die Antragstellerinnen. Die Steigerungsrate der Entgelte entspräche nicht der erwarteten Steigerungsrate der Entgelte. Die Tragfähigkeit des Segments „Standard“ sei durch die Antragstellerinnen

überschätzt worden. Das gegenüber dem Vorjahr beantragte Entgelt überschreite die relative Tragfähigkeit in dem betreffenden Segment.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Endkundenelastizität im Segment „Standard“ auch im Genehmigungszeitraum 2021 abweichend vom Antrag auf (-1,5) festzulegen und der Vollkostenaufschlag entsprechend anzupassen. Die Hinzugezogenen hatten teils Zweifel an der angemessenen Ermittlung der Tragfähigkeit durch die Antragstellerinnen für das Segment „Standard“ im SGV geäußert (wie bereits im Verfahren zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020). Die Beschlusskammer hat deswegen – wie bereits im vorangegangenen Genehmigungsverfahren – insbesondere untersucht und hinterfragt, ob die Struktur der transportierten Güter (Güterstruktur) des heterogenen Standardsegments adäquat berücksichtigt wurde. Die Prüfungshandlungen umfassen unter anderem die Fragestellung, ob die Güterstruktur der zugrundeliegenden Stichprobe der Antragstellerinnen der tatsächlichen Güterstruktur im Segment „Standard“ entspricht.

Der Aspekt der Repräsentativität der Güterstruktur in der Stichprobe wurde trotz der bekannten Zweifel der Beschlusskammer aus den Verfahren zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020 auch in den Antragsunterlagen für das TPS 2021 nicht aufgegriffen. Im Rahmen der Antwort auf das vierte Anhörungsschreiben vom 02.11.2018 ist deutlich geworden, dass die Antragstellerinnen offenbar weiterhin keinen Abgleich der Stichprobengüterstruktur mit der tatsächlichen Güterstruktur vorgenommen haben. Die Beschlusskammer sah es daher als notwendig an, die Endkundenelastizität auf diesen Aspekt hin zu überprüfen und ggf. vom Antrag abweichend festzulegen.

Zu den einzelnen Punkten wird im Folgenden im Detail ausgeführt, insbesondere zu:

- Intransparenter und unzureichender Herleitung durch die Antragstellerinnen
- Initialem Ansatz zur Ermittlung der Elastizität durch die Beschlusskammer
- Differenziertem Ansatz zur Ermittlung der Elastizität durch die Beschlusskammer.

#### **II. 3.4.3.1.1 Unzureichende Herleitung durch die Antragstellerinnen**

Die der Berechnung der Antragstellerinnen zugrundeliegende Datenbasis zur Herleitung der durchschnittlichen Endkundenelastizität im Segment „Standard“ erlaubt angesichts des hohen Aggregationsgrades keine Validierung.

Ebenso wie im Vorverfahren wurde im zur Genehmigung vorgelegten TPS 2021 eine durchschnittliche Endkundenelastizität für das Marktsegment „Standard“ im Schienengüterverkehr von (-1,32) durch die Antragstellerinnen angenommen. Analog zum Vorverfahren können die Antragsunterlagen bezüglich der Dokumentation zur Herleitung der Elastizitätswerte für das SGV-Segment „Standard“ mangels Transparenz nicht bei der Bemessung des Vollkostenaufschlags berücksichtigt werden. Insbesondere mangelt es an einer Aufschlüsselung der Datenbasis für die Elastizitätsberechnung. Analog zum Vorverfahren haben die Antragstellerinnen lediglich eine nach den Produktionssystemen „Konventioneller Verkehr“ und „Kombinierter Verkehr“ differenzierte Berechnung vorgelegt. In den Antragsunterlagen ist keine weitere Differenzierung des Segments „Standard“ nach Gutarten enthalten. Die Antragstellerinnen haben trotz Nachfragen im ersten Anhörungsschreiben vom 18.10.2019 keine nachprüfbaren Unterlagen zur Güterstruktur im Segment „Standard“ vorgelegt. Die Unterlagen haben keinen Bezug zwischen der ermittelten Endkundenelastizität aus den Antragsunterlagen und der dargestellten Güterstruktur hergestellt. Eine Prüfung bzw. ein Einbezug der Antwort aus der Anhörung in die Überlegungen zur Güterstruktur war daher nicht möglich. Weiterhin

konnte nicht verifiziert werden, ob die Stichprobe der Antragstellerinnen der tatsächlichen Güterstruktur zum Zeitpunkt der Befragung bzw. der Erhebung entsprach.

Im Detail erschöpfen sich die Ausführungen der Antragstellerinnen aus dem ersten Anhörungsschreiben vom 18.10.2019 zum TPS 2021 in der folgenden Aussage:

*„Analog zum Vorgehen im TPS 2020 geht die DB Netz AG entsprechend dem Gutachten der BVU [2015] weiterhin von einer Endkundenelastizität für den Standardzug in Höhe von -1,32 aus. Diesen Wert hält die DB Netz AG weiterhin für plausibel, da dieser auf plausiblen Inputparametern sowie einer Untersuchung von 1000 Transportfällen beruht und damit den SGV Markt adäquat abdeckt.“*

Im Verfahren zum TPS 2019 antworteten die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 27.10.2017 S. 2 und 3 wie folgt auf die Berücksichtigung der Aufteilung nach Gutarten innerhalb der Stichprobe:

*„Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie vorgesehenen Marktsegmentierung im SGV wurden die empirischen Erhebungsdaten den beiden Marktsegmenten KV und konventioneller SGV zugeordnet. Da bei der Befragung keine Fokussierung auf die bestimmten Gütergruppen erfolgte und insgesamt über 1000 Transportfälle betrachtet wurden, gehen wir davon aus, dass die erhobenen Daten ungefähr die Güterstruktur zum Zeitpunkt der Befragung widerspiegeln.“*

Vor dem Hintergrund, dass die Beschlusskammer bereits in den Genehmigungsverfahren zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020 die Aufteilung der Gutarten bei der durchschnittlichen Endkundenelastizität hinterfragt hatte, hätte dies bei der Aufbereitung des Entgeltantrages zum TPS 2021 berücksichtigt werden müssen.

Zur Beurteilung der Endkundenelastizität im Segment „Standard“ ist ein Bezug zu den Einzelelastizitäten der entsprechenden Produktionssysteme sowie der Gutarten herzustellen. Das Überarbeiten der Erhebungsdaten der Stichprobe für das Segment „Standard“ wird in den vorgelegten Schriftsätzen jedoch nicht thematisiert. Die Ausführungen der Antragstellerinnen u.a. in der Antwort vom 18.10.2019 auf das erste Anhörungsschreiben sind selektiv auf den Güterstruktureffekt fokussiert, ohne dabei auf das inhärente Thema der Zusammensetzung der Stichprobe des Segments „Standard“ einzugehen. Aus dieser Schwerpunktsetzung der Schriftsätze wird deutlich, dass eine inhaltlich Auseinandersetzung der Antragstellerinnen mit dem Thema der Repräsentativität der Stichprobe auch für den Genehmigungszeitraum 2021 unterblieben ist. Der aggregierte Ansatz der Antragstellerinnen ist für die Elastizitätsberechnung nicht geeignet, da es sich bei dem Segment „Standard“ um ein sehr heterogenes Segment des Schienengüterverkehrs handelt. Die Nachfrage von Verladern nach Transportleistungen von Gütern innerhalb des Segments differiert erheblich. Ausweislich der Auswertung der BVU Studie (2016)<sup>15</sup> bewegen sich die Endkundenelastizitäten in einer Bandbreite von (-1,301) für den „maritimen Kombinierten Verkehr“ bis hin zu (-4,245) für Gü-

---

<sup>15</sup> Enderbericht: Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, TNS Infratest GmbH (2016 ): Entwicklung eines Modells zur Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 113 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

ter mit einem Gewicht von „100t und mehr“. Demensprechend wird die Gesamtnachfrage und mithin die Preisreagibilität (d. h. Nachfrageanpassung als Reaktion auf Preisänderungen) maßgeblich bestimmt durch die Art der nachgefragten Güter. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, bedarf es einer detaillierten Darstellung für das Gesamtsegment „Standard“ mit Ausweis der einzelnen Gutarten [gewichtet nach Verkehrsleistung (tkm), Verkehrsaufkommen (t) und/oder Betriebsleistung (Trkm)].

#### II. 3.4.3.1.2 Initialer Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer

Aufgrund der unter II. 3.4.3.1.1 beschriebenen Dokumentationslücken bestand daher von Seiten der Beschlusskammer keine Möglichkeit, detailliert zu untersuchen, mit welcher Gewichtung die Endkundenelastizitäten nach Gutarten auf Basis der Studie BVU (2015)<sup>16</sup> – Studie der Antragstellerinnen – in die Berechnung der durchschnittlichen Endkundenelastizität Eingang gefunden haben. Angesichts der weiterhin bestehenden Dokumentationslücken hinsichtlich der Herleitung sowie der fehlenden Ausführungen zur relevanten Datenbasis und zur Repräsentativität hat die Beschlusskammer unter Einbezug der ihr zur Verfügung stehenden Informationen aus dem Gutachten von BVU (2016)<sup>17</sup> eine eigene Elastizitätsberechnung angestellt. Insbesondere war der Frage nachzugehen, ob und inwieweit die zugrunde gelegte Stichprobe der Antragstellerinnen im Einklang mit der tatsächlichen Güterstruktur steht.

Sowohl für den initialen als auch für den differenzierten Berechnungsansatz hat die Beschlusskammer anstelle des aus der Studie BVU (2015) hervorgehenden, aggregierten Wertes daher die disaggregierten Daten mit einer Aufteilung nach Gütergruppen aus der Studie BVU (2016)<sup>18</sup> zugrunde gelegt. Primär geht es um die Validität und die passgenaue Abbildung der Güterstruktur im Zeitraum der Datenerhebung.

**Tabelle 15 – Modellsegmente Studie BVU (2016)**

Nr.	Modellsegmente – Gutarten	Stichprobe
1.	Maritimer KV	3.587
2.	Kontinentaler KV	6.340
3.	Partiengröße 100 t und mehr	2.082
4.	Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	3.588
5.	Steine und Erden	2.001
6.	Mineralölerzeugnisse	272
7.	Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	2.645
8.	Metalle und Metallerzeugnisse	5.702
9.	Fahrzeuge, Maschinen, Ausrüstung	4.323
10.	Sonstige Halb- und Fertigwaren	7.483

Zur Bestimmung der durchschnittlichen Endkundenelastizität wurden in dem initialen Ansatz aus dem Verfahren zum TPS 2018 folgende Gruppen als Modellsegmente (Gutarten) herangezogen:

<sup>16</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (2015): Modellgestützte Ermittlung von Preisnachfrageelastizitäten für ausgesuchte Segmente im Güterverkehr Schlussbericht 13. Februar 2015.

<sup>17</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, TNS Infratest GmbH (2016): Entwicklung eines Modells zur Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 113, Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

<sup>18</sup> Ebenda, S. 113 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

**Tabelle 16 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018**

Zeile/Quelle	Segment	KV marit.	KV kont.	Steine <sup>19</sup>	Metall	Maschine	Sonstige	
A	BVU 16	Endkundenelastizität	-1,393	-1,301	-2,770	-1,592	-1,513	-1,550
B	BVU 16	Marktanteil Bahn (BVU2014) [%]	27%	25%	5%	5%	1%	3%
C	[ 1 – B ]	Adjustierungsfaktor	0,730	0,750	0,950	0,950	0,990	0,970
D	[ A / C ]	Endkundenelastizität normiert	-1,908	-1,735	-2,916	-1,676	-1,528	-1,598
E	BVU 15	Marktanteil Bahn (BVU 2015) [%]	16,5%	16,5%	15,9%	15,9%	15,9%	15,9%
F	[ 1 – E ]	Adjustierungsfaktor	0,835	0,835	0,841	0,841	0,841	0,841
G	[ D * F ]	Endkundenelastizität adjustiert	-1,593	-1,448	-2,452	-1,409	-1,285	-1,344
H		Mittelwert	-1,521			-1,623		
I	75%	Mengewichtet Nicht KV	-1,217					
J	25%	Mengewichtet KV	-0,380					
K	[ I +J ]	Endkundenelastizität	-1,597					
L		Sicherheitszuschlag	0,097					
M		Ergebnis Elastizität	-1,500					

Mithilfe der in der Studie BVU (2016) aufgeführten Elastizitätswerte wurde ein durchschnittlicher Endkundenelastizitätswert von (-1,5) für das Marktsegment „Standard“ im Schienengüterverkehr ermittelt. Hierbei werden alle Segmente einbezogen, die sich eindeutig dem Marktsegment „Standard“ im Schienengüterverkehr zuordnen lassen. Die Beschlusskammer hat zunächst die Gewichtung zwischen Kombiniertem Verkehr (25 %) und Nicht-Kombinierten Verkehr (75 %) anhand der TCI Studie<sup>20</sup> über das Güterverkehrsaufkommen bestimmt und aus Vereinfachungsgründen eine Gleichgewichtung der Modellsegmente im konventionellen Verkehr unterstellt.

#### **II. 3.4.3.1.3 Differenzierter Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer**

Für das Genehmigungsjahr 2021 hat die Beschlusskammer die Endkundenelastizität unter Berücksichtigung eines differenzierten Ansatzes zugrunde gelegt. Im Ergebnis entspricht das Resultat des differenzierten Ansatzes demjenigen der initialen Ermittlung.

Generell ist zur Herleitung der Endkundenelastizität eine disaggregierte Analyse der Gutarten (Güterstruktur) und deren zeitlicher Entwicklung (Güterstruktureffekt) geboten. Die Prüfung der Beschlusskammer umfasst daher neben der Repräsentativität der Stichprobe (der Antragstellerinnen) für den Status quo der Antragsstellung auch die prospektive Entwicklung der Güterstruktur. Die Modellsegmente in der BVU Studie (2016) sind nicht deckungsgleich mit den Güterarten (NST 2007) des statistischen Bundesamtes. Die Daten der BVU-Studie (2016) sind den NST Daten für die vorliegenden Zwecke vorzuziehen, da die Modellsegmente nicht nur nach Gutarten, sondern auch nach dem Produktionssystem zu differenzieren sind. In der BVU-Studie (2016) wird insbesondere nach Kombiniertem und konventionellem Verkehr unterteilt. Mit Blick auf den Kombinierten Verkehr (KV) wird in KV maritim und KV kontinental unterschieden. Für den konventionellen Verkehr erfolgt die Unterscheidung nach den Gutarten.

<sup>19</sup> Umfasst Steine und Erden.

<sup>20</sup> Transport Consulting International TCI (2016) – Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2016, Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern S. 26 (FE-Nr. 97.0348/2015).

Ebenso wie die Antragstellerinnen sieht die Beschlusskammer die grundsätzliche Notwendigkeit einer Mengengewichtung. Zwar sind die Antragstellerinnen der Ansicht, dass die Gewichtung der Gutarten anhand der Transportleistung (tkm) vorzugswürdig sei. Im Ergebnis kann es dahinstehen, ob die Modellsegmente anhand der Transportleistung (tkm) oder des Transportaufkommens (t) gewichtet werden. In beiden Herleitungen ergibt sich ein durchschnittlicher Elastizitätswert von rund -1,5.

Unter Berücksichtigung der gutartsspezifischen Gewichtung über die Güterverkehrsleistung errechnet sich bei differenzierter Betrachtung die durchschnittliche Endkundenelastizität, wie im Folgenden dargestellt.

**Tabelle 17 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard**

Zeile/Quelle	Segment	KV marit.	KV kont.	Nahrung	Steine <sup>21</sup>	Metall	Maschine	Sonstige
A	BVU 16 Endkundenelastizität	-1,393	-1,301	-2,350	-2,770	-1,592	-1,513	-1,550
B	BVU 16 Marktanteil Bahn (BVU 2014) [%]	27%	25%	0%	5%	5%	1%	3%
C	[ 1 – B ] Adjustierungsfaktor	0,730	0,750	1,000	0,950	0,950	0,990	0,970
D	[ A / C ] Endkundenelastizität normiert	-1,908	-1,735	-2,350	-2,916	-1,676	-1,528	-1,598
E	BVU 15 Marktanteil Bahn (BVU 2015) [%]	16,5%	16,5%	15,9%	15,9%	15,9%	15,9%	15,9%
F	[ 1 – E ] Adjustierungsfaktor	0,835	0,835	0,841	0,841	0,841	0,841	0,841
G	[ D * F ] Endkundenelastizität adjustiert	-1,593	-1,448	-1,976	-2,452	-1,409	-1,285	-1,344
H	Güterverkehrsleistung <sup>22</sup> [Mrd. tkm]	23,55	27,14	1,30	6,76	15,17	5,44	14,92
I	[H/ ΣHi] Gewichtung [%]	25%	29%	1%	7%	16%	6%	16%
J	[ G * I ] Gew. Elastizitätswerte	-0,40	-0,42	-0,03	-0,18	-0,23	-0,07	-0,21
K	[Σ J] Ergebnis Elastizität	-1,532						

### *Auswahl der Gutartensegmente*

Generell wird der Kombinierte Verkehr aus allen Segmenten dem Segment „Standard“ zugeordnet. Die Zuordnung zu den Segmenten „Sehr schwer“ und „Gefahrgut“ ist im Prinzip nur als Abgrenzungskriterium für das Segment „Standard“ gemeint. Die Bezeichnung ist nur dahingehend relevant, um zu begründen, warum die Beschlusskammer diese entsprechenden Gutarten nicht dem Segment „Standard“ zugeordnet hat.

In einem ersten Schritt wurden die Endkundenelastizitäten und die korrespondierenden Marktanteile ausweislich der Tabelle 6-5 der BVU-Studie (2016) als Eingangsgröße für die Berechnung der durchschnittlichen Endkundenelastizitäten einbezogen (Tabelle 17, Zeile A). Analog zur Berechnung im TPS 2018 wurden zunächst nur Modellsegmente berücksichtigt, deren Transportmengen ausschließlich in das Segment „Standard“ fallen. Ausgehend davon bleiben die Modellsegmente Chemie und Mineralölerzeugnisse aufgrund der Überschneidung mit dem Schienengütersegment der Antragstellerinnen „Gefahrgut“ ebenso außer Acht wie das Modellsegment „100t und mehr“, welches tendenziell Transporte aus dem Schienengütersegment der Antragstellerinnen „Sehr schwer“ umfasst. Enthalten sind aus den genannten Segmenten lediglich die ggf. dem KV zugeordneten Transportleistungen. Das Segment Nahrung blieb zwar zunächst in dem initialen Berechnungsansatz aufgrund des geringen Marktanteils unberücksichtigt, wird aber vorliegend im differenzierten Berechnungsmodell einbezogen.

<sup>21</sup> Umfasst Steine und Erden.

<sup>22</sup> Vgl. Tabelle 20.

Insgesamt sind durch den differenzieren Berechnungsansatz 74 % der Transportleistung (tkm) im Schienengüterverkehr dem Segment „Standard“ zugeordnet. Der restliche Teil der Transportleistung verteilt sich – ohne dass eine Zuordnung im Kontext der Bestimmung der Elastizität im Segment „Standard“ von Relevanz wäre – auf die anderen Schienengütersegmente der Antragstellerinnen (u.a. „Gefahrgut“, „Sehr schwer“, „Güternahverkehr“ etc.). Mit Einbezug der Endkundenelastizitäten dieser „unberücksichtigten“ Gutarten in die Berechnung für das Segment „Standard“ würde sich aufgrund der entsprechenden Einzelwerte<sup>23</sup> ein insgesamt betragsmäßig noch höherer Endkundenelastizitätswert ergeben.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Modellsegmente der BVU-Studie (2016) den Segmenten des Schienengüterverkehrs der Antragstellerinnen wie folgt zugeordnet:

**Tabelle 18 – Zuordnung Gutarten zu Segmenten**

<b>Gutart</b>	<b>Name</b>	<b>Segment</b>	<b>Subsegment</b>
10	Land - und forstwirtschaftliche Erz.	Standard	Sonstige
21	Steinkohle	Sehr schwer	Sehr schwer
22	Braunkohle	Sehr schwer	Sehr schwer
23	Erdöl und Erdgas	Gefahrgut	Gefahrgut
31	Erze	Sehr schwer	Sehr schwer
32	Düngemittel	Gefahrgut	Gefahrgut
33	Steine und Erden	Standard	Steine, Erden
40	Nahrungs- und Genussmittel	Standard	Nahrung
50	Textilien, Bekleidung und Leder	Standard	Sonstige
60	Holzwaren, Papier	Standard	Sonstige
71	Koks	Sehr schwer	Sehr schwer
72	Mineralölerzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut
80	Chemischen Erzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut
90	Sonstige Mineralerzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut
100	Metalle und Metallerzeugnisse	Standard	Metall
110	Maschinen und Ausrüstung	Standard	Fahrzeuge, Maschine
120	Fahrzeuge	Standard	Fahrzeuge, Maschine
130	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente	Standard	Sonstige
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	Standard	Sonstige
150	Post, Pakete	Standard	Sonstige
160	Geräte und Material für Güterbeförderung	Standard	Sonstige
170	Umzugsgut, sonstige nicht markierbare Güter	Standard	Sonstige
180	Sammelgut	Standard	Sonstige
190	Gutart unbekannt	Standard	Sonstige

**Endkundenelastizität normiert (Tabelle 17,  $D = A/C$ )**

Im Hinblick darauf, dass die Elastizitätswerte ausweislich BVU-Studie (2016) erheblich von der BVU-Studie (2015) der Antragstellerinnen abweichen, musste aus Gründen der Vergleichbarkeit eine Anpassung, d. h. Normierung der Endkundenelastizität, vorgenommen werden. In der BVU-Studie (2016) wird der Marktanteil für den Kombinierten Verkehr differenziert in maritimen KV und kontinentalen KV ausgewiesen. In der BVU-Studie (2015) wird

<sup>23</sup> Segment 3 „100 t und mehr“ in Höhe von (-4,245);  
Segment 6 „Mineralölerzeugnisse“ in Höhe von (-1,894);  
Segment 7 „Chemie und Düngemittel“ (-2,475).

der Marktanteil von 16,5 % pauschal für den Kombinierten Verkehr unterstellt. Für den konventionellen Verkehr differieren die Marktanteile in der BVU-Studie (2016) zwischen 24 % und unter 1 %. In der BVU-Studie (2015) wird ein Marktanteil von pauschal 15,9 % unterstellt.

Der Adjustierungsfaktor (C) erfasst das Markterschließungspotential. Je geringer der Marktanteil, umso höher ist das Markterschließungspotential und umso höher sind die Nachfrageeffekte bei Preisvariationen. Die Division der Endkundenelastizität (A) durch den Adjustierungsfaktor (C) stellt die relative Mengenänderung ohne Marktanteil (D) dar. Mit dieser Rechenoperation wird der beobachtete Elastizitätswert auf Basis des zugrunde liegenden Marktanteils aus der BVU-Studie (2016) (B) bereinigt. Somit ergeben sich normierte Endkundenelastizitäten (D), losgelöst von dem Marktanteil der BVU-Studie (2016) für die einzelnen Gutarten.

#### *Einbezug des Marktanteils aus der BVU-Studie 2015 (Tabelle 17, E, G)*

Die normierten Endkundenelastizitäten (D) werden mithilfe des Adjustierungsfaktors für den Marktanteil aus dem BVU-Gutachten 2015 (F), d. h. mit  $1 - E$  (Marktanteil) multipliziert. Das Ergebnis ist die Endkundenelastizität unter Einbezug des Marktanteils der BVU-Studie 2015 (G).

#### *Elastizitätsgewichtung anhand der Güterverkehrsleistung (Tabelle 17, H, I)*

Bei differenzierter Betrachtung errechnet sich ein durchschnittlicher Elastizitätswert von (-1,532). Bei der Gewichtung wurde wie folgt vorgegangen:

- Aufteilung KV und Non-KV
- Binnendifferenzierung des KV (in kontinental und maritim)
- Binnendifferenzierung der Gutarten im konventionellen Verkehr.

Bei der differenzierten Betrachtung ist die Gewichtung für den Kombinierten Verkehr und nicht-Kombinierten Verkehr anhand der Güterverkehrsleistung aus der Verkehrsverflechtungsprognose<sup>24</sup> des Bundesverkehrswegeplans 2030 zugrunde gelegt worden. Hierbei wurde die Entwicklung von 2010 bis 2030 betrachtet und linear interpoliert. Analog dazu wurde für die Binnendifferenzierung für den KV maritim, für den KV kontinental und für die einzelnen Gütergruppen des konventionellen Verkehrs eine Gewichtung anhand der Güterverkehrsleistung (tkm) vorgenommen.

Der Ausgangspunkt der Gewichtung ist die Aufstellung der Gütergruppen aus der Tabelle 18. Die Beschlusskammer hat die Gewichtung anhand der Güterverkehrsleistung ermittelt. Zur Herleitung wurden primär folgende Daten aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zugrunde gelegt (*Tabelle 19*):

---

<sup>24</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH et al. (2014), Bundesverkehrswegeplan – Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht vom 11. Juni 2014).

**Tabelle 19 – Übersicht Tabellen aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030**

<b>Tabelle</b>	<b>Name der Tabellen in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030</b>
Tab. 5-2	Erfasster KV-Verkehr nach Verkehrsträgern und NST2007 Gütergruppen in 2010
Tab. 5-10	Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern, inkl. Ausweis KV
Tab. 5-12	Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach NST2007 Gütergruppen und Verkehrsträgern

Die Aufteilung der Gütergruppen in Kombinierte Verkehre (KV) und konventionelle Verkehre wurde anhand der Tabelle 5-10 der Verkehrsverflechtungsprognose vorgenommen. In der Verkehrsverflechtungsprognose sind keine Daten zu der transportleistungsbezogenen Aufteilung der Gutarten in KV und Non-KV erhoben worden. Für die Disaggregation der KV-Anteile nach Transportleistung wurde daher die Struktur der aufkommensbezogenen KV-Anteile aus Tabelle 5-2 der Verflechtungsprognose 2030 unterstellt. Zur Ermittlung der KV-Anteile für die einzelnen Gutarten nach Transportleistung ist eine Überleitungsrechnung vorgenommen worden.

Aus Tabelle 5-2 der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 geht hervor, dass, bezogen auf das Transportaufkommen (t), der Anteil des Kombinierten Verkehrs am gesamten Güterverkehr auf der Schiene über alle Segmente hinweg im Jahr 2010 bei 20,9 % lag. Die Anteile des Kombinierten Verkehrs in den Gutarten (ausgewiesen in Tabelle 5-2 der Verkehrsverflechtungsprognose 2030) in analoger Struktur auf die Transportleistung zu übertragen, bedeutet nicht, die in Tabelle 5-2 aufgeführten Anteilswerte der einzelnen Segmente – im Beispiel 5,9 % – heranzuziehen. Dies wäre fehlerhaft, weil sich aus Tabelle 5-10 der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ermitteln lässt, dass der Anteil des Kombinierten Verkehrs am gesamten Güterverkehr auf der Schiene, bezogen auf die Transportleistung (tkm), im Jahr 2010 ca. 35 % betrug. Diesen Wert erhält man, indem man die gesamte Transportleistung (tkm) auf der Schiene im Jahr 2010 (107,6 Mrd. tkm) ins Verhältnis zur Transportleistung des Kombinierten Verkehrs in diesem Jahr (38,0 Mrd. tkm) setzt. Beide Werte sind in der Tabelle 5-10 der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ausgewiesen.

Der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 fehlt es an einer der Tabelle 5-2 vergleichbaren Tabelle, die den Anteil des Kombinierten Verkehrs bezogen auf die Transportleistung (tkm) in den einzelnen Gutarten ausweist. Um diesen zu ermitteln, wurde das Transportaufkommen (t) in den einzelnen Gutarten ins Verhältnis zum gesamten Transportaufkommen (t) des Kombinierten Verkehrs auf der Schiene gesetzt. Die Wachstumsraten des KV (als Teilmengen der gutartspezifischen Zuordnung) werden einheitlich mit der Wachstumsrate interpoliert.

Unter der komplexitätsreduzierenden Annahme eines linearen Zusammenhangs innerhalb der Entwicklung des Betrachtungszeitraums 2010 bis 2030 wurden somit analog mittels linearer Interpolation die Verkehrsleistungen für das Jahr 2021 ermittelt.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (2014) unterschätzt nach aktuellem Stand die Transportleistung im Schienengüterverkehr (Interpolation bis 2018: 125,8 Mrd. tkm) im Vergleich zur Gesamtmarktabschätzung des statistischen Bundesamtes um rund 8 % (136 Mrd. tkm, Destatis, Fachserie 8 Reihe 2.1 2018) bzw. überschätzt die Transportleistung im Vergleich zu dem der Verkehrsprognose unterliegenden Berichtskreis des statistischen Bundesamtes um 8 % (116,3 Mrd. tkm, Destatis, Fachserie 8 Reihe 1.1 12/2019). Mit Blick auf die Markteinschätzung der Bundesnetzagentur unterschätzt die Verkehrsprognose die Transportleistung um rund 5 % (132 Mrd. tkm, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019). Für die Gewichtung ist das Verkehrsleistungsniveau allerdings tatsächlich unerheblich, da in diesem Kontext nur die relevante Struktur Einfluss auf die Ablei-

Das Ergebnis der Ermittlung der Transportleistung in den relevanten Segmenten ist in Tabelle 20 dargestellt. Der Anteil des Kombinierten Verkehrs an der Gesamttransportleistung im Schienengüterverkehr beläuft sich auf 40 %.

**Tabelle 20 – Zuordnung Transportleistung Segment Standard [Mrd. tkm]**

GG	Name	Segment	Subsegment	KV	Konv.	Σ
10	Land - / forstwirtschaftliche Erz.	Standard	Sonstige	0,0	3,8	3,8
21	Steinkohle	Sehr schwer	Sehr schwer	0,0	4,1	4,1
22	Braunkohle	Sehr schwer	Sehr schwer	0,0	0,8	0,8
23	Erdöl und Erdgas	Gefahrgut	Gefahrgut	0,0	0,1	0,1
31	Erze	Sehr schwer	Sehr schwer	0,0	4,7	4,7
32	Düngemittel	Gefahrgut	Gefahrgut	0,0	0,5	0,5
33	Steine und Erden	Standard	Steine, Erden	0,0	6,8	6,8
40	Nahrungs- und Genussmittel	Standard	Nahrung	0,1	1,3	1,4
50	Textilien, Bekleidung und Leder	Standard	Sonstige	0,0	0,1	0,1
60	Holzwaren, Papier	Standard	Sonstige	0,2	5,9	6,1
71	Koks	Sehr schwer	Sehr schwer	0,0	1,1	1,1
72	Mineralölerzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut	0,0	10,5	10,5
80	Chemischen Erzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut	1,2	9,5	10,7
90	Sonstige Mineralerzeugnisse	Gefahrgut	Gefahrgut	0,1	2,7	2,8
100	Metalle und Metallerzeugnisse	Standard	Metall	0,3	15,2	15,5
110	Maschinen und Ausrüstung	Standard	Fahrzeuge, Maschine	0,1	0,5	0,6
120	Fahrzeuge	Standard	Fahrzeuge, Maschine	0,6	4,9	5,5
130	Möbel, Schmuck	Standard	Sonstige	0,0	0,1	0,1
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	Standard	Sonstige	0,1	3,2	3,2
150	Post, Pakete	Standard	Sonstige	0,0	0,0	0,0
160	Geräte für Güterbeförderung	Standard	Sonstige	2,3	0,2	2,5
170	Umzugsgut, sonstige	Standard	Sonstige	0,0	0,0	0,0
180	Sammelgut	Standard	Sonstige	0,0	1,4	1,4
190	Gutart unbekannt	Standard	Sonstige	45,7	0,3	46,0
<b>SUMME</b>				<b>50,7</b>	<b>77,5</b>	<b>128,2</b>
Segment Standard KV Maritim		Standard	Maritimer KV	23,6	0,0	23,6
Segment Standard KV Kontinental		Standard	Kontinentaler KV	27,1	0,0	27,1
Segment Standard Konventionell		Standard	Konventionell	0,0	43,6	43,6
Segment Standard SUMME		Standard	Alle	50,7	43,6	94,3
Anteil Standard am gesamten SGV		Standard	Alle	40%	34%	74%

#### *Einfügen der Anteile zur Gewichtung der Elastizitätsteilwerte*

Die relevanten Ergebnisse aus Tabelle 20 gehen als Güterverkehrsleistung in Tabelle 17 ein (H), werden als Anteil an der gesamten Transportleistung des Standardsegments (94,3 Mrd. tkm) in Prozent gewichtet (I) und ergeben die gewichteten Elastizitäts(teil)werte (J). Die Ge-

tung der Elastizität hat. Systematisch hat es keine materiellen Veränderungen bei der Betrachtung der Gewichtungparameter zwischen den Genehmigungsjahren gegeben, sodass kein Anlass der Aktualisierung der Berechnung bestand. Der prospektive Güterstruktureffekt – im TPS 2018 u.a. Auslöser für eine vertiefte Befassung mit der Güterstruktur des Segments Standard – spielt insofern eine untergeordnete Rolle. Grundsätzlich wird für die Berechnung der Trassenpreise auch an anderen Stellen keine turnusgemäße Aktualisierung der Berechnungsparameter vorgenommen, wenn es keine Indikationen zu einer Veränderung ergeben haben. Bei einer Aktualisierung würde sich die Veränderung im dritten Nachkommabereich auswirken, ohne einen direkten Preiseffekt auszulösen.

wichtung führt bei der Anwendung der ermittelten Elastizitätswerte aus der Tabelle 17 auf die entsprechenden Gewichtungparameter zu einer durchschnittlichen Endkundenelastizität (K) von (-1,532) und bestätigen das Ergebnis des initialen Ansatzes zur Ermittlung der Endkundenelastizität im Segment „Standard“ (-1,5).

#### *Sensitivitätsanalysen - Änderung der Eingangsparameter*

Der Ansatz ist auch robust gegenüber Änderungen der Eingangsparameter bzw. Auswahl der genutzten Datenquellen.

- Wählt man für den differenzierten Ansatz statt der Transportleistung (tkm) das Transportaufkommen (t) als Gewichtungsgrundlage (Zeilen H und I der Tabelle 17), so ergibt sich bei ansonsten analogem Ansatz eine Endkundenelastizität von (-1,67).
- Wählt man statt der durch die Antragstellerinnen genutzten Marktanteile (Zeile E der Tabelle 17) die in der BVU-Studie 2016 aufgeführten Marktanteile (Zeile B der Tabelle 17; im Ergebnis also keine Re-Normalisierung der Marktanteile), so ergibt sich eine Endkundenelastizität von (-1,54).
- Legt man Marktanteile der Eisenbahn an der Transportleistung entsprechend der Verkehrsverflechtungsprognose in den jeweiligen Gütergruppen zugrunde, ergibt sich eine Endkundenelastizität von (-1,54).

Die ermittelte Endkundenelastizität von (-1,5) wird somit bestätigt. Das genehmigte Entgelt ergibt sich in der Folge als 2,91 EUR/Trkm.

#### **II. 3.4.3.2 Weitere Aspekte der Aufschläge und Entgeltbildung im SGV**

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben mit Stellungnahme vom 30.10.2019, 02.12.2019 und 15.01.2020 sowie im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 19.11.2019 die Beschlusskammer zu wettbewerbsrechtlichen Prüfungshandlungen im Rahmen des Entgeltgenehmigungsverfahrens TPS 2021 aufgefordert, um einen befürchteten Verstoß gegen Art. 106 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 AEUV zu untersuchen.

Zudem wurden Fragen zur Herleitung des Umsatzes für die jeweiligen SGV-Marktsegmente gestellt. Im Fokus der Fragestellung der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 stand die Überleitung von Daten aus der Marktuntersuchung Eisenbahn der Bundesnetzagentur zu den Eingabewerte im Entgeltgenehmigungsantrag. Im Folgenden werden beide Themenbereiche vertieft ausgeführt.

##### **II. 3.4.3.2.1 Überprüfung gemäß Art. 106 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 AEUV**

Der Genehmigungsfähigkeit steht Art. 102 i.V.m. Art. 106 AEUV nicht entgegen. Die Höhe der beantragten Entgelte im Vorleistungsbereich erweist sich nach Auffassung der Beschlusskammer nicht als missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung. Entgegen dem Vortrag einzelner Hinzugezogener bewirken die beantragten Entgelte weder eine rechtswidrige Beschneidung der Margen von Zugangsberechtigten, noch stellen diese einen Ausbeutungsmisbrauch dar.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben zuletzt mit Stellungnahme vom 15.01.2020 die Beschlusskammer zu wettbewerbsrechtlichen Prüfungshandlungen im Rahmen des Entgeltgenehmigungsverfahrens TPS 2021 aufgefordert, um einen befürchteten Verstoß gegen Art. 106 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 AEUV zu untersuchen. Namentlich sei fraglich, ob die beantragten Entgelte die Profitabilität der Hinzugezogenen zu 6 einschränkten (Preis-Kosten-

Schere) und ob die Entgelte auch unter Wettbewerbsbedingungen realistischer Weise durchsetzbar gewesen wären (Ausbeutungsmissbrauch).

Die Beschlusskammer hat per E-Mail vom 12.03.2020 dem Bundeskartellamt die Möglichkeit zur Stellungnahme in Bezug auf den durch die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 erhobenen Vorwurf der Preis-Kosten-Schere und des Ausbeutungsmissbrauchs gegeben. Das Bundeskartellamt hat per E-Mail vom 20.03.2020 Stellung genommen und dabei insbesondere seinen Standpunkt zur kartellrechtlichen Anwendbarkeit des Art. 102 AEUV, zur vorliegenden Datenlage und zur eigenen Prüfungscompetenz bzw. zur Prüfungscompetenz der Bundesnetzagentur dargelegt. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Wiedergabe der Stellungnahme unter Ziffer I. verwiesen.

#### **II. 3.4.3.2.1.1 Zum Vorwurf der Preis-Kosten-Schere**

Zur Preis-Kosten-Schere führen die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 aus, dass angesichts der fehlenden Profitabilität der im Güterverkehr tätigen und zum Konzern der Antragstellerinnen gehörenden Hinzugezogenen zu 6 harte Indizien für eine Margenbeschneidung bestünden. Es sei anzunehmen, dass die Verluste der Hinzugezogenen zu 6 alleine oder im Wesentlichen durch die in den Trassenpreisen enthaltenen überhöhten Eigenkapitalverzinsungsansprüche der Antragstellerinnen erklärt werden könnten. Entgegen der Regulierungspraxis der Bundesnetzagentur zum Telekommunikationsregulierungsrecht komme es insoweit insbesondere auch nicht auf die Rentabilität bzw. die Kennzahlen der Wettbewerber (NE-SGV EVU) an. Vielmehr seien nach der Rechtsprechung des EuGH zu Art. 102 AEUV nur die Preise und Kosten des integrierten Unternehmens auf dem nachgelagerten Markt zu berücksichtigen (EuGH, Urteil v. 17.02.2011 -C-52/09, TeliaSonera). Es sei zudem grundsätzlich ohne Bedeutung, dass das marktbeherrschende Unternehmen nicht auch auf dem Endkundenmarkt eine beherrschende Stellung innehabe (EuGH, a.a.O, Rn. 83 ff.). Maßgeblich sei allein, dass eine Marktbeherrschung – wie im Fall der Antragstellerinnen – zumindest auf dem vorgelagerten Markt bestünde. Wenn es dem integrierten Unternehmen nicht möglich sei, seine Leistungen auf dem nachgelagerten Markt profitabel anzubieten, würde dies bedeuten, dass Wettbewerber, die profitabel sein wollen, effizienter sein müssten als das integrierte Unternehmen selber. Ein solcher Zwang zu Lasten der Wettbewerber, entweder fehlende Profitabilität hinnehmen zu müssen oder „über-effizient“ zu produzieren, begründe die Gefahr ihrer Verdrängung.

Die Antragstellerinnen führen in der Antwort vom 14.11.2019 auf das vierte Anhörungsschreiben aus, dass der Vorwurf der Margenbeschneidung aus tatsächlichen wie rechtlichen Gründen zurückzuweisen sei. Die in der Stellungnahme der Hinzugezogenen vorgebrachten Anhaltspunkte seien zunächst schon nicht in sich schlüssig. Wenn es zuträfe, dass die Verluste der Hinzugezogenen zu 6 mit den Eigenkapitalverzinsungsansprüchen der Antragstellerinnen erklärt werden könnten, müssten letztlich alle Kunden der Antragstellerinnen Verluste machen. Denn die Eigenkapitalverzinsungsansprüche seien in den Trassenpreisen für alle Marktsegmente gleichermaßen enthalten. Darüber hinaus sei es nicht zutreffend, dass die Trassenentgelte – sei es im SGV oder allgemein – so kalkuliert würden, dass bewusst Verluste einzelner Schwestergesellschaften in Kauf genommen würden. Weiterhin sei der Vortrag nicht geeignet zu belegen, dass die vertretenen Unternehmen alleine wegen der Trassenentgelte vom Markt verdrängt würden, obwohl sie ansonsten mindestens durchschnittlich effizient arbeiteten. Dies sei aber auch nach der vorgelegten Rechtsprechung notwendig, um den Tatbestand der Margenbeschneidung zu erfüllen. Die bloße Behauptung, dass dies so sei, genüge keinesfalls. Zudem sei zu bedenken, dass durch das gesetzliche Gebot der Gesamtkostendeckung aus § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG die erhobenen Entgelte die ermittelte

Obergrenze der Gesamtkosten decken müssten. Eine Reduzierung der Entgelte für den SGV hätte damit zwangsläufig eine entsprechende Erhöhung der Entgelte für den SPV zur Folge. Dies könne nicht gewollt sein, da es eine Verdrängung oder Behinderung der anderen Verkehrsarten vom gemeinsam genutzten und finanzierten Netz zur Folge haben könnte.

#### **II. 3.4.3.2.1.1.1 Definition der Preis-Kosten-Schere**

Die Preis-Kosten-Schere (PKS) wird im europarechtlichen Kontext vorwiegend als Unterfall des Missbrauchs nach Art. 102 Abs. 2 lit. a) AEUV aufgefasst, wonach die unmittelbare oder mittelbare Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- und Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen verboten ist,

vgl. nur EuGH, Urteil v. 17.02.2011, Rs. C-52/09, TeliaSonera, Rn. 25 f., auch mit Hinweis auf die nichtabschließende Aufzählung des Art. 102 AEUV.

Die PKS (auch als Kosten-Preis-Schere, margin squeeze oder price squeeze bezeichnet) beschreibt den Fall, in dem ein vertikal integriertes Unternehmen eine bestimmte Vorleistung (z.B. die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur) sowohl für den eigenen Betrieb auf dem nachgelagerten Markt (z.B. dem Schienengüterverkehrsmarkt) bereithält als auch für den „Verkauf“ an nicht vertikal integrierte Wettbewerber in diesem nachgelagerten Markt, die diese Vorleistung selbst nicht erbringen (können). Durch die (missbräuchliche) Berechnung des Vorleistungspreises erreicht dieses Unternehmen, dass Wettbewerber nicht mehr profitabel auf dem nachgelagerten Markt agieren können, auch wenn sie gleich effizient wie der Marktbeherrscher handeln,

vgl. Brand in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 328.

Eine PKS ist damit zusammenfassend anzunehmen, wenn die Spanne zwischen dem Vorleistungsentgelt, welches die Antragstellerinnen den Wettbewerbern in Rechnung stellen, und dem entsprechenden Endnutzerpreis entweder negativ ist oder nicht ausreicht, um die produktspezifischen Kosten des marktbeherrschenden Betreibers für die Erbringung der eigenen Dienste im nachgelagerten Markt zu decken, sodass ein wettbewerbswidriger Druck auf ebenso effiziente Wettbewerber im nachgelagerten Markt entsteht,

vgl. Kommission v. 21.5.2003 – COMP/C-1/37.45 – Deutsche Telekom AG, Rn. 107 f.

Die Gefahren für den Wettbewerb bestehen vor allem in der hieraus resultierenden Abschreckungswirkung für Wettbewerber, in der Verminderung des Konkurrenzdrucks und in einer Einschränkung von Quantität und Qualität des Angebotes für den Endkunden (insbesondere bei fehlender Alternative zum Vorprodukt, sog. Flaschenhals-Situation),

vgl. Brand in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 330.

#### **II. 3.4.3.2.1.1.2 Prüfung im Rahmen der Genehmigung nach ERegG**

Das ERegG ermöglicht es der Beschlusskammer, eine Prüfung anhand von Art. 102 AEUV vorzunehmen. Nach Auffassung der Beschlusskammer ist jedoch nach Prüfung im Rahmen der Entgeltregulierung keine Verletzung des Art. 102 AEUV ersichtlich.

### **Prüfungskompetenz der Beschlusskammer und Reichweite der Prüfung**

Die Beschlusskammer ist der Auffassung, dass ein möglicher Missbrauch nach Art. 102 AEUV grundsätzlich einer Berücksichtigung im Rahmen der Entgeltgenehmigung nach dem ERegG zugänglich ist. Aus Sicht der Beschlusskammer sind die Vorgaben des Art. 102 AEUV bereits in die nachfolgend dargestellten Prüfungsschritte „hineinzulesen“. An dieser Auffassung hält sie trotz der vom Bundeskartellamt im Rahmen seiner Stellungnahme geäußerten Bedenken aus nachfolgenden Erwägungen fest:

Auf primär-europarechtlicher Ebene besteht nach Art. 106 Abs. 1 AEUV eine allgemeine Pflicht der Mitgliedstaaten zur Einhaltung wettbewerbsrechtlicher Vorgaben, wonach diese durch die Gesamtheit der Träger öffentlicher Gewalt auch bei der Genehmigung von Entgelten in Bezug auf öffentliche Unternehmen auf die Vorgaben des Art. 102 AEUV zu achten haben,

vgl. Kapp in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, Art. 106 AEUV AEUV, Rn. 10; Mestmäcker/Schweitzer, in: Immenga/Mestmäcker, 5. Aufl. 2012, AEUV Art. 106 Rn. 92 u.103 sowie EuGH, Urteil v. 17.5.1994, C-18/93 - Corsica Ferries, Rn. 43.

Bei dem Verbund von Deutscher Bahn AG und den durch sie dominierten verbundenen Unternehmen handelt es sich um ein öffentliches Unternehmen im Sinne des Art. 106 AEUV,

vgl. Kapp in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, Art. 106 AEUV, Rn. 24.

Dementsprechend sind auch bei der Entgeltregulierung die Vorgaben des Art. 102 AEUV zu beachten,

vgl. Säcker, EnWZ 2015, 531, 536.

Eine Prüfung des Art. 102 AEUV erscheint vorliegend auch deshalb angezeigt, weil zweifelhaft ist, ob genehmigte Trassenentgelte als solche überhaupt noch kartellrechtlich angegangen werden können. Denn Art. 102 AEUV gilt nur für wettbewerbswidrige Verhaltensweisen, die die Unternehmen aus eigener Initiative an den Tag legen. Wird den Unternehmen ein wettbewerbswidriges Verhalten durch nationale Rechtsvorschriften vorgeschrieben oder bilden diese einen rechtlichen Rahmen, der selbst jede Möglichkeit für ein Wettbewerbsverhalten ihrerseits ausschließt, so ist Art. 102 AEUV nicht anwendbar. In einem solchen Fall findet die Wettbewerbsbeschränkung nicht, wie in dieser Vorschriften vorausgesetzt, in selbständigen Verhaltensweisen der Unternehmen ihre Ursache,

vgl. bereits für Art. 82 EG (nunmehr Art. 102 AEUV) EuGH, v. 11. 11. 1997, Az: C-359/95, Slg. I-1997, 6265, Rn. 33 (Ladbroke Racing), sowie in der jüngeren Rechtsprechung: EuG, v. 28.06.2016, Az: T-216/13, ABI. EU 2016, Nr. C. 287/22, Rn. 114 m. w. N.

Im vorliegenden Fall entzieht die Vorschrift des § 45 Abs. 2 Satz 1 und 2 ERegG den Antragstellerinnen die Möglichkeiten für ein selbständiges Verhalten, was die Trassenentgelte angeht. Denn gemäß dieser Norm darf der Betreiber der Schienenwege für das Erbringen des Mindestzugangspakets keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart.

In der Folge dürften punktgenau genehmigte Trassenpreise als solche nur noch im Wege von Rechtsbehelfen gegen die Genehmigungsentscheidung, aber nicht mehr aufgrund ei-

genständiger kartellrechtlicher Überprüfung für ungültig erklärt werden. Davon unberührt bleiben kartellrechtliche Prüfungen, ob etwa Preis-Kosten-Scheren vorliegen. Allerdings könnte dem Unternehmen bei Vorliegen einer solchen Schere wohl lediglich ein kartellrechtlicher Vorwurf hinsichtlich seiner Endkundenpreise, nicht aber hinsichtlich seiner Trassenpreise gemacht werden.

Dass Art. 102 AEUV integraler Bestandteil der Entgeltprüfung ist, zeigt im Übrigen auch sein Zweck, der in der Verhinderung von Wettbewerbsbeschränkungen liegt,

vgl. Wessely in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, Anwendungsgrundsätze und Regelungsgründe des Art. 82 EG-Vertrag, Rn. 5.

An dem hiermit verbundenen Ziel der Sicherstellung des Wettbewerbs orientiert sich die dem ERegG zugrundeliegende Richtlinie 2012/34/EU (vgl. Art. 56 Abs. 2 u. Abs. 9, Anhang VIII sowie die Erwägungsgründe Nr. 42 und 64) ebenso wie das ERegG selbst (vgl. etwa die Zielbestimmung des § 3 Satz 1 Nr. 2 ERegG sowie §§ 68 Abs. 1 Satz 4, Anlage 9 Nr. 2 lit. c) ERegG).

Das Erfordernis einer Beachtung im Rahmen der Entgeltprüfung ergibt sich schließlich aus dem Gebot der unionsrechtskonformen Auslegung des „tertiären“ (nationalen) sowie sekundären (Unions-) Rechts, welches den europäischen Verträgen immanent ist. Auch erscheint es fernliegend, sich einer Berücksichtigung von Regelungen zu verschließen, die als Konkretisierungen des Primärrechts verstanden werden können, solange man diesen keinen Vorrang im Sinne einer Spezialität einräumt,

vgl. Schroeder, in: Streinz, EUV/AEUV, 3. Auflage 2018, Art. 288, Rn. 110 m.w.N.; zur Frage einer möglichen Konkretisierung in Bezug auf die Grundrechte der EU als Teil des Primärrechts: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 3. Auflage 2016, Rn. 53 ff.; sowie insbesondere unter Bezugnahme auf eine Konkretisierung durch nationale Normen und Ablehnung eines eigenständigen Anwendungsbereichs von Art. 102 AEUV beim Preishöhenmissbrauch: BVerwG, Urteil v. 16.12.2015, Az. 6 C 27/14, Rn. 21 ff. m.w.N., Rn. 28.

Bei der Anwendung des Art. 102 AEUV ist allerdings einschränkend zu berücksichtigen, dass hier eine gewisse Aufgreifschwelle besteht. Denn für das Vorliegen eines Verstoßes gegen diese Bestimmung und für eine weitergehende detaillierte PKS-Prüfung sind jedenfalls ausreichende Anhaltspunkte zu fordern,

vgl. in Bezug auf § 28 TKG: BVerwG, Urteil vom 16.12.2015 – 6 C 27/14 –, Rn. 28.

Solche Anzeichen ergeben sich im Rahmen der Entgeltgenehmigung unter Berücksichtigung des Art. 102 AEUV – wie nachfolgend aufgezeigt wird – indes nicht.

### **Berücksichtigung von Art. 102 AEUV im Rahmen des Ramsey-Ansatzes**

Die Beschlusskammer ist der Auffassung, dass die Ermittlung der relativen Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux-Prinzips bereits hinreichend die Vorgabe des Art. 102 AEUV erfüllt. Auch § 36 Abs. 1 ERegG stellt auf den Schutz des Wettbewerbs ab. Danach müssen Vollkostenaufschläge im Rahmen des Entgeltmaßstabes der OGK nach §§ 26 Abs. 2, 31 Abs. 2 ERegG vor allem die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes gewährleisten. Grundlage hierfür ist die von den Antragstellerinnen vorgenommene Ramsey-Boiteux-Preisbildung. Aus Sicht der Beschlusskammer stellt dieser Ansatz, der die Preisfestsetzung nach der jeweiligen Preiselastizität der Nachfragergruppen

für bestimmte Segmente festlegt, eine geeignete Methode zur wohlfahrtsoptimalen Allokation der Vollkosten dar, welche am ehesten die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit garantiert und damit zur Erfüllung auch der Zweckbestimmung des Art. 102 AEUV beiträgt.

Ausfluss der Garantie bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit ist zunächst die durch die Beschlusskammer überprüfte Segmentierung nach verschiedenen Verkehrsarten (SPNV, SPFV und SGV) sowie die Überprüfung der Untersegmentierung im Segment SGV. Insofern verweist die Beschlusskammer auch auf die durch sie vorgenommenen Änderungen der SNB im Gefahrgutsegment (vgl. Ziffer II. 3.4.1.2) sowie auf die Auseinandersetzung mit dem Segment Standardzug (vgl. Ziffer II. 3.4.1.3).

Die in § 36 Abs. 1 ERegG geforderte Gewährleistung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes bei der Herleitung der Vollkostenaufschläge ist ebenfalls sichergestellt. Sie wird auch dadurch gewahrt, dass die Beschlusskammer der Heterogenität des Standardsegments im Rahmen der Elastizitätenbestimmung zur Berechnung des Vollkostenaufschlages Rechnung trägt und hierin nach Gutarten differenziert (vgl. umfassend Ziffer II. 3.4.3.1). Die Bestimmung der Elastizitäten bildet ein wesentliches Element für den Schutz der Wettbewerbsfähigkeit nach Ramsey-Boiteux und füllt damit auch Art. 102 AEUV aus. Dem Anspruch des Art. 102 AEUV wird die hiesige Entgeltgenehmigung etwa dadurch gerecht, dass sie – entgegen dem Antrag der Antragstellerinnen – von einer höheren Preissensibilität des Segments Standard ausgeht. Damit einher geht eine auf diese Korrektur zurückzuführende Verringerung der genehmigten Entgelte im Segment SGV Standard gegenüber den beantragten Entgelten.

### **Berücksichtigung von Art. 102 AEUV durch den Marktausschlusstest bzw. die absolute Marktragfähigkeit**

Die Beschlusskammer sieht auch vor dem Hintergrund eines Marktausschlusstests keine ausreichenden Anhaltspunkte für eine Verletzung des Art. 102 AEUV. Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG dürfen – in Ergänzung des Ramsey-Ansatzes – die erhobenen Entgelte nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ) sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Über die ohnehin zu zahlenden uKZ hinaus, welche die Beschlusskammer in Ziffer II. 3.4.2 überprüft hat, darf von einem in Bezug genommenen Segment nur ein solcher Beitrag (Rendite) verlangt werden, der dieses Segment nicht vom Markt verdrängt. Diese Vorgabe stellt eine weitere Sicherung gegen wettbewerbsverhindernde Entgelte dar und kann nach Auffassung der Beschlusskammer insoweit auch als Ausprägung des Missbrauchsverbotes aus Art. 102 AEUV aufgefasst werden.

Die Beschlusskammer hält einen Marktausschlusstest in Ermangelung entsprechender Anzeichen (vgl. Ziffer II. 3.3.6.1: „über einen längeren Zeitraum beobachtbare negative Renditen (Verluste), Marktaustritte oder deutliches Schrumpfen der Nachfrage im gesamten Segment“) grundsätzlich nicht für erforderlich. Auch würden solche Anzeichen zunächst lediglich ein Indiz darstellen (vgl. Ausführungen a.a.O). An dieser Stelle wird auch auf die nach den o.g. Ausführungen bestehende (und wohlfahrtsökonomisch akzeptable) Möglichkeit eines Ausschlusses im Einzelfall verwiesen.

Ausreichende Anhaltspunkte für eine solche Entwicklung finden sich auch nicht im Bereich des Schienengüterverkehrs, wie die Ergebnisse der Marktuntersuchung 2019<sup>26</sup> zeigen: Danach steigen das Verkehrsaufkommen im SGV und die Verkehrsleistung mit einer jährlichen Änderungsrate von +2 % bzw. +3 % (S. 20) an. Im Hinblick auf die allgemeine Wettbewerbsentwicklung konnte auch im Jahr 2018 wieder ein Anstieg im SGV verzeichnet werden, wobei die Wettbewerber ihren Marktanteil von 47 % im Vorjahr auf 51 % steigern konnten. Damit setzt sich auch eine insgesamt positive Entwicklung des Wettbewerbs seit 2014 (damals: 36 % Wettbewerberanteil) fort, die die Entwicklung in anderen Segmenten deutlich übersteigt (S. 24). Der Anteil an privaten EVU im SGV stieg von 94 in 2017 (vgl. insofern Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, S. 23) auf 109 Unternehmen in 2018 (S. 25). Eine sinkende Nachfrage kann vor dem Hintergrund steigender Wettbewerberzahlen und Betriebsleistungen (S. 53) nicht angenommen werden. Zwar sind die Umsatzerlöse je Trassen- bzw. Tonnenkilometer insgesamt auf einem gleichbleibenden Niveau geblieben. Im Hinblick auf die Situation der nichtstaatlichen Wettbewerber ist jedoch jedenfalls im Ergebnis eine Steigerung des Umsatzes je Trassenkilometer von 13,8 EUR je Trkm (2014) auf 15,7 EUR je Trkm (2018) zu verzeichnen (S. 28). Ein positives Betriebsergebnis erzielten in 2018 (mit dem höchsten Wert seit 2014) 85 % der EVU im SGV (S. 74). Sofern die spezifischen Markterlöse der EVU von 2016 bis 2018 im Zusammenhang mit der Entwicklung der Endkundenpreise leicht gesunken sind (S. 29), sieht die Beschlusskammer zum jetzigen Zeitpunkt den vorrangigen Grund hierfür in der Steigerung der Wettbewerberanzahl auf dem SGV-Markt.

Bei Betrachtung der Umsatzrentabilität der EVU im SGV fällt zwar auch aus Sicht der Beschlusskammer deutlich auf, dass die Gesamtumsatzrentabilität durch die fehlende Rentabilität der zum Konzern der Deutschen Bahn AG gehörenden Hinzugezogenen zu 6 stark in den negativen Bereich (2018: -5,3 %) gezogen wird, während die nichtstaatlichen EVU mit +5,5 % in 2018 für sich genommen ein deutlich positiveres Ergebnis erzielen konnten (S. 77). Unabhängig von der Frage der Vergleichbarkeit der Geschäftsmodelle, die durch die Dominanz der Hinzugezogenen zu 6 im Einzelwagenverkehr zumindest kritisch erscheint, und die nach Auffassung der Beschlusskammer auch im Rahmen einer detaillierten PKS-Prüfung zu stellen wäre,

vgl. EuGH, Urteil v. 17.02.2011 – Rs. C-52/09 - TeliaSonera, Tz. 35,

ist jedoch davon auszugehen, dass die in diesem Beschluss zu betrachtenden Entgelte auch aufgrund der derzeit bestehenden Trassenpreisförderung nach der Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP) vom 10.12.2018 nicht der entscheidende Faktor für die Marktlage der Hinzugezogenen zu 6 sein können. Wenngleich die Beschlusskammer in diesem Zusammenhang die Auffassung des Bundeskartellamtes zur fehlenden Prüfungskompetenz der Bundesnetzagentur nicht teilt, so stimmt sie insofern mit der Ansicht des Bundeskartellamtes überein, dass eben diese Trassenentgelte Gegenstand der (hiesigen) Prüfung und (ggf.) Anpassung durch die Regulierungsbehörde sind. Die derzeitigen Förderbeträge senken die Trassenentgelte in den Segmenten des Schienengüterverkehrs nahezu auf Grenzkostenniveau ab. Damit entspricht gemäß § 34 Abs. 3 bis 4 ERegG das erreichte Preisniveau letztlich beinahe den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs. Die darüber hinausgehenden Aufschläge nach

---

<sup>26</sup>[https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2019.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2019.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (abgerufen am 30.03.2020).

§ 36 Abs. 1 bis 3 ERegG sind demgegenüber minimal. Dementsprechend ist laut Marktuntersuchung 2019 der Anteil der Infrastrukturkosten für den Schienengüterverkehr von 18 Prozent in 2017 auf 14 Prozent in 2018 gesunken (S. 78). Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass auch vor der Trassenpreisförderung nicht davon auszugehen war, dass die erhobenen Entgelte Marktsegmente von der Nutzung der Schienenwege ausgeschlossen hätten.

Wenngleich die Beschlusskammer nicht davon ausgeht, dass ein Marktausschlusstest erforderlich wäre, lässt sich auch in der überschlagsmäßig nach den vorhandenen Daten ermittelten Gegenüberstellung der Erlöse der Hinzugezogenen zu 6 und der Kosten der EVU keine Gefahr für einen Marktausschluss erkennen. In Summe ist – trotz einer leicht inhomogenen Datenlage – festzustellen, dass der Abstand zwischen dem relativen Erlös je Trkm der Hinzugezogenen zu 6 zu den relativen Kosten je Trkm der NE-EVU SGV erheblich ist (vgl. Tabelle 21 und Tabelle 22, jeweils letzte Zeile).

**Tabelle 21 – Erlösniveau Hinzugezogene zu 6**

Indikator	Einheit	2018	Quelle
Umsatz	Mio. EUR	4.460	DB Daten und Fakten 2018, S. 8
EBIT	Mio. EUR	-190	DB Daten und Fakten 2018, S. 10
Kosten <sup>27</sup>	Mio. EUR	4.650	Berechnet
Betriebsleistung	Mio. Trkm	165,8	DB Daten und Fakten 2018, S.7
EBIT/Trkm	EUR/Trkm		Berechnet
Umsatz/Trkm	EUR/Trkm		Berechnet

**Tabelle 22 – Kostenniveau NE-EVU SGV**

Indikator	Einheit	2018	Quelle
Umsatz/Trkm	EUR/Trkm	15,7	Marktuntersuchung Eisenbahn 2019, S.28
Jahresüberschuss/Trkm	EUR/Trkm	+0,9	Marktuntersuchung Eisenbahn 2019, S.76
Kosten/Trkm <sup>28</sup>	EUR/Trkm		Berechnet

Eine zumindest potentiell wettbewerbsbeschränkende Wirkung ist nicht erkennbar. Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass die verfügbare Datenlage einige Unschärfen aufweist. Auf die möglicherweise unzureichende Datenlage hat auch das Bundeskartellamt in seiner Stellungnahme hingewiesen. Insbesondere liegen derzeit keine segmentspezifischen Daten vor, und es dürften in der Folge auch Unterschiede in der jeweils abgedeckten Wertschöpfungstiefe vorliegen, so dass ein Vergleich nur eingeschränkt möglich ist. Dennoch scheint auch unter Berücksichtigung dieser Umstände aus Sicht der Beschlusskammer der Verdacht einer Preis-Kosten-Schere fernliegend, da der Abstand vom Erlösniveau der Hinzugezogenen zu 6 zum Kostenniveau der NE-EVU SGV erheblich ist. Zu beachten ist zudem, dass die Wettbewerber (NE-EVU) im SGV – wie bereits weiter oben angedeutet – bei einem für sie profitablen Preisniveau über die Jahre stetig Marktanteile hinzugewinnen konnten. Zuletzt belief sich

<sup>27</sup> Vor Steuer und Fremdkapitalkosten (also exkl.)

<sup>28</sup> Nach Steuer und Fremdkapitalkosten (also inkl.), ggf. unter Berücksichtigung Trassenpreisförderung

der Marktanteil der Wettbewerber in einem insgesamt wachsenden Markt auf 51 % (vgl. Tabelle 23<sup>29</sup>).

**Tabelle 23 – Wettbewerbsentwicklung SGV**

Indikator	Einheit	2014	2015	2016	2017	2018
Anteil Wettbewerber	Prozent	36	41	46	47	51
Anteil bundeseigene EVU	Prozent	64	59	54	53	49
Summe Transportleistung SGV	Mrd. tkm	115	121	126	128	132

Auch dies spricht im Ergebnis nicht dafür, dass das Trassenpreisniveau zulasten der Hinzugezogenen zu 6 und (konzernintern ausgleichend) zugunsten der Antragstellerinnen die Marktchancen der NE-EVU im SGV behindert. Hinzuweisen ist zudem darauf, dass – anders als möglicherweise im über die Wertschöpfungsstufen hinweg durch hohe Infrastrukturfixkosten geprägten Telekommunikationsbereich – für den wettbewerblichen Schienengüterverkehr nicht davon auszugehen ist, dass insbesondere allein Skalenvorteile der Hinzugezogenen zu 6 dazu führen würden, dass Wettbewerber-EVU per se Wettbewerbsnachteile aufweisen würden. Auch mit Blick auf die Marktanteils- und die historische Entwicklung geht die Beschlusskammer insofern nicht davon aus, dass im Schienengüterverkehr die Hinzugezogene zu 6 einen „natürlichen Effizienzbenchmark“ aufweist, an dem mit Blick auf eine mögliche Preis-Kosten-Schere die regulatorische Entgeltgestaltung ausgerichtet werden sollte. Die Gesamtschau der Marktentwicklung legt im Gegenteil nahe, dass sich im Schienengüterverkehrsmarkt ein nachhaltiger marktorientierter Wettbewerb etabliert hat. Im Ergebnis bedeutet dies, dass auch nicht erkennbar ist, dass durch die genehmigten Trassenpreise Wettbewerbern im Schienengüterverkehrsmarkt „übereffizientes Wirtschaften“ abverlangt würde.

Insofern genügt die durch die Beschlusskammer vorgenommene Prüfung auch den Vorgaben des Art. 102 AEUV. Auch im Zusammenhang mit einer detaillierten PKS-Prüfung wäre es erforderlich, neben der Feststellung der Preisspanne und trotz deren möglicher Vermutungswirkung einen solchen potentiell wettbewerbsbeschränkenden Effekt festzustellen,

vgl. EuGH, Urteil vom 14.10.2010, Rs. C-280/08, Deutsche Telekom, Rn. 251 ff.; EuG, Urteil vom 10.04.2008, Rs. T-271/03, Rn. 235; EuGH, Urteil vom 17.02.2011, Rs. C-52/09, TeliaSonera, Rn. 70 f.; Rittner/Dreher/Kulka, Wettbewerbs- und Kartellrecht – Eine systematische Darstellung des deutschen und europäischen Rechts, 8. Auflage 2014, § 10, Rn. 1128; mit Hinweis auf die Analyse einzelfallbezogener Auswirkungen, aber gleichzeitiger Betonung der Indizwirkung einer Unentbehrlichkeit der Vorleistung: Fuchs, in: Immenga/Mestmäcker, 6. Aufl. 2019, AEUV Art. 102 Rn. 378; a.A. Brand in: Jaeger/Kokott/Pohlmann/Schroeder, Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, 94. Lieferung 08.2019, D. Missbräuchliche Ausnutzung im Sinne des Art. 102 AEUV, Rn. 349.

### **Berücksichtigung unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit nach § 39 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 AEUV**

Auch im Rahmen der laut Gesetzesbegründung lediglich als Auffangtatbestand konzipierten Grundsätze der Entgeltbildung nach § 39 Abs. 1 ERegG,

vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 201,

<sup>29</sup> Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019 der Bundesnetzagentur, S. 24

findet Art. 102 AEUV bereits ausreichend Berücksichtigung. Gemäß § 39 Abs. 1 ERegG sind die Antragstellerinnen verpflichtet, den jeweiligen Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen insbesondere zu angemessenen Entgelten zu gestatten. Als unangemessen kann hierbei ein Entgelt angesehen werden, welches – in Anlehnung an die Bestimmung des § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ERegG – die entstandenen Kosten für die Erbringung der Leistungen in unangemessener Weise überschreitet oder nach § 32 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 einzelnen Zugangsberechtigten sachlich nicht gerechtfertigte Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten verschafft. Im ersten Schritt sind für die Überprüfung die sektorspezifischen Entgeltvorgaben heranzuziehen. Sofern dem Betreiber Spielräume bei der Entgeltgestaltung verbleiben, erfolgt im zweiten Schritt eine Angemessenheitskontrolle im engeren Sinne, die unter Berücksichtigung des § 307 Abs. 2 BGB, wie die Beschlusskammer bereits in anderen Verfahren festgestellt hat, vor allem auch nach der Maßgabe der eingangs dieser Ziffer erwähnten Zielsetzung des § 3 ERegG ausgerichtet ist,

vgl. Beschluss BK10-16-0008\_E v. 06.02.2017, S. 125 f.. Beschluss BK10-18-0014\_E v. 31.08.2018, S. 38 ff.

Damit wahrt die Beachtung des § 39 Abs. 1 ERegG auch die Vorgaben zum Schutz des Wettbewerbs nach § 3 Nr. 2 ERegG, welche aus Sicht der Beschlusskammer Ausfluss des Art. 102 AEUV sind (vgl. bereits weiter oben).

Dass die Anforderungen an die Angemessenheit (im engeren Sinne) nach § 39 Abs. 1 ERegG gewahrt wurden, zeigen bereits die zuvor dargestellten tatsächlichen Gegebenheiten auf dem Markt, wie sie aus der Marktuntersuchung Eisenbahnen hervorgehen. Einer Angemessenheit würde nach Herleitung der Beschlusskammer ein Entgelt dann zuwiderlaufen, wenn ein wirksamer Wettbewerb hierdurch nicht möglich wäre bzw. verhindert würde. Hier- von kann indes nicht ausgegangen werden. Insbesondere ist Grund für die negativen Zahlen der Hinzugezogenen zu 6 nicht das Trassenentgelt.

#### **II. 3.4.3.2.1.2 Zum Vorwurf des Ausbeutungsmisbrauchs**

Zum Ausbeutungsmisbrauch führen die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 aus, dass darauf hinzuweisen sei, dass es beim Ausbeutungsmisbrauch auf den Maßstab einer hypothetischen wettbewerblichen Marktstruktur ankomme (sog. „Als ob“-Wettbewerb). Eine Preiserhöhung und Umsatzrenditen, wie die Antragstellerinnen sie anstrebten, seien hingegen in einem wettbewerblichen Umfeld durch ein Transportunternehmen (zu denen auch die Hinzugezogene zu 6 gehört) nicht realisierbar. Die Transportunternehmen selber hätten seit Jahren keine Preiserhöhung durchsetzen und nur negative Umsatzrenditen erwirtschaften können.

Die Antragstellerinnen führen hierzu im Antwortscheiben vom 14.11.2019 aus, dass auch im Hinblick auf den erhobenen Vorwurf des Ausbeutungsmisbrauchs darauf zu verweisen sei, dass die pauschalen Ausführungen nicht geeignet sind, diesen Vorwurf zu belegen. So fehle es beispielsweise an Darstellungen über die Unangemessenheit zwischen Preis und Leistung, an Ausführungen zum Vergleichsmarktkonzept (welches einen Vergleich mit den für das Produkt auf anderen Märkten beinhaltet) u. ä.. In rechtlicher Hinsicht sei aus Sicht der Antragstellerinnen zudem die Frage zu klären, inwieweit bei einer gesetzlich vorgegebenen Preiskalkulation mit dem Ziel einer Kostendeckung für das Netz durch alle Nutzer sowie der Berücksichtigung der einzelnen Tragfähigkeiten der jeweiligen Marktsegmente noch Raum für einen kartellrechtlichen Ausbeutungsmisbrauch bei der Erhebung der Trassenentgelte verbleibe.

#### **II. 3.4.3.2.1.2.1 Definition des Ausbeutungsmisbrauchs**

Der Ausbeutungsmissbrauch wird im europarechtlichen Kontext vor allem aus Art. 102 Abs. 2 lit. a) AEUV abgeleitet. Danach liegt ein solcher Missbrauch vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen unmittelbar oder mittelbar unangemessene Einkaufs- oder Verkaufspreise bzw. Geschäftsbedingungen erzwingt. Ein Preis ist dann unangemessen, wenn er im Missverhältnis zum wirtschaftlichen Wert der Ware oder Dienstleistung steht. Zudem dürfte eine Unangemessenheit nur dann anzunehmen sein, wenn eine „starke“ oder „eindeutige“ Überhöhung zu erkennen ist,

vgl. jeweils m.w.N Fuchs, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Aufl. 2019, Art. 102 AEUV, Rn. 175 ff.; Deselaers, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, Stand: 68. EL Okt. 2019, Art. 102 AEUV, Rn. 396.

#### **II. 3.4.3.2.1.2.2 Prüfung im Rahmen der Genehmigung nach ERegG**

Aus Sicht der Beschlusskammer ist der Vorwurf des Ausbeutungsmisbrauchs nach Art. 102 Satz 2 lit. a) AEUV zurückzuweisen, da eine Kostenüberschreitung aufgrund der im Rahmen der Entgeltgenehmigung durchgeführten Prüfung nicht ersichtlich ist.

Wie bereits umfänglich unter Ziffer II. 3.4.3.2.1.1.2 dargestellt, kann aus Sicht der Beschlusskammer – und insofern abweichend zur Ansicht des Bundeskartellamtes – Art. 102 AEUV allenfalls Lücken schließen, die durch die Entgeltüberprüfung nicht bereits abgedeckt wurden. Gerade im Bereich der Überprüfung von Preishöhen ist es indes aus Sicht der Beschlusskammer nicht erforderlich, eine weitergehende Prüfung anhand von Art. 102 AEUV neben den ohnehin durchgeführten Prüfungsschritten vorzunehmen,

vgl. insb. unter Bezugnahme auf eine Konkretisierung durch nationale Normen und Ablehnung eines eigenständigen Anwendungsbereichs von Art. 102 AEUV beim Preishöhenmissbrauch: BVerwG, Urteil v. 16.12.2015, Az. 6 C 27/14, Rn. 21 ff. m.w.N., Rn. 28; vgl. zudem: Körber, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 5. Auflage 2016, Band 3, 2. Teil, VIII. Abschnitt, Rn. 70 sowie Fuchs, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Auflage 2019, Art. 102 AEUV, Rn. 171; unter dem Begriff der „praktischen Subsidiarität“: Ruthig, in: Arndt/Fetzer/Scherer/Graulich, TKG, 2. Auflage 2015, § 2, Rn. 40.

Ein Entgelt, welches „unangemessen“ im Sinne des Art. 102 Abs. 2 lit. a) AEUV ist, ist bereits begrifflich nicht mit den Vorgaben der gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG im vorliegenden Verfahren zu prüfenden §§ 36 Abs. 1 (relative Marktragfähigkeit unter Gewährleistung bestmöglicher Wettbewerbsfähigkeit der Segmente), Abs. 2 Satz 3 (absolute Marktragfähigkeit) und 39 Abs. 1 („angemessene“ Entgelte) ERegG vereinbar und würde daher ohnehin nicht genehmigt werden können. Insofern verweist die Beschlusskammer an dieser Stelle auch auf die bereits unter Ziffer II. 3.4.3.2.1.1.2 dargelegten Erwägungen. Zu betonen ist in diesem Zusammenhang insbesondere auch, dass eine Anpassung der Entgelte im Bereich des Segments Standardzug vorgenommen wurde und die genehmigten Entgelte das regulatorisch zulässige Entgeltniveau deutlich unterschreiten (vgl. hierzu Ziffer II. 3.7).

#### **II. 3.4.3.2.2 Umsatz im jeweiligen SGV-Marktsegment**

Der Vollkostenaufschlag für alle Segmente des Verkehrsdienstes SGV errechnet sich u.a. anhand des EVU-Umsatzes pro Trassenkilometer im jeweiligen Marktsegment. Grund für diese Herangehensweise ist, dass Trassenpreisänderungen ceteris paribus in denjenigen Segmenten eine stärkere Reaktion der EVU-Kunden hervorrufen, in denen die Trassenentgelte im Verhältnis zum Umsatz des EVU eine gewichtigere Rolle spielen.

Die Antragstellerinnen nutzen als Grundlage zur Ermittlung des Umsatzes für den Genehmigungszeitraum der Netzfahrplanperiode 2020/2021 die Daten aus der Marktuntersuchung Eisenbahn 2018 der Bundesnetzagentur. Die Marktuntersuchung 2018 bezieht sich auf das Berichtsjahr 2017, wohingegen die Eingabewerte des Verkehrsdienstes SPFV auf Zahlen von 2018 beruhen. Die Antragstellerinnen dynamisieren daher den SGV-Umsatz um 2 %, um die Quellen vergleichbar zu machen. Zudem wird eine Unterscheidung des SGV-Gesamtumsatzes in Höhe von 21,60 EUR/Trkm einerseits für die Lastsegmente Schwerer Zug, Gefahrgutganzzug und Standardzug in Höhe von 23,90 EUR/Trkm und andererseits für den Güternah- und Gefahrgutgüternahverkehr in Höhe von 16,73 EUR/Trkm vorgenommen.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben in ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 Fragen zur Bestimmung des EVU-Umsatzes pro Trassenkilometer aufgeworfen. Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 führen aus, dass die Herleitung und Berechnung der Antragstellerinnen insbesondere bezüglich der Durchschnittswerte und Ausdifferenzierungen nach Segmenten nicht nachvollziehbar seien.

Nach Auffassung der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen mit dem Antwortschreiben vom 14.11.2019 und im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 19.11.2019 die Berechnungslogik umfänglich ausgeführt. Zudem ist die Berechnung im Mastermodell<sup>30</sup> durch die hinterlegten Formeln nachvollziehbar. Die im Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen EVU-Umsätze pro Trassenkilometer für das jeweilige Marktsegment und deren Herleitung sind demnach nicht zu beanstanden.

## **II. 3.5 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte**

Die Herleitung der austarierten Vollkostenaufschläge gemäß § 36 Abs. 1 ERegG im SGV und SPFV ist nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Im Folgenden wird auf die nachstehenden, verkehrsdienstübergreifenden Bereiche der Herleitung der austarierten Vollkostenaufschläge eingegangen:

- Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge
- Zugrundliegende Verkehrsmengenprognose
- Förderung SGV und SPFV.

### **II. 3.5.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge**

Die Systematik und die technische Herleitung der Verhältnisse der Vollkostenaufschläge im SGV und SPFV auf Grundlage des sog. „Mastermodells“<sup>31</sup> sind nach Auffassung der Beschlusskammer nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer hat im Rahmen der notwendigen Adjustierungen von Eingangsparametern in analoger Logik zum Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen die Adjustierung bzw. Austarierung der Vollkostenaufschläge vorgenommen.

Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind gemäß § 36 Abs. 1 ERegG Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

---

<sup>30</sup> Anlage 6c, Anhang 7, Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“.

<sup>31</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“.

Die Antragstellerinnen haben die Vollkostenaufschläge in der „Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt, Berechnungsmodell“ hergeleitet. Erläuterungen zur Systematik der Berechnung der Vollkostenaufschläge finden sich in den Antragsunterlagen, zudem insbesondere in der Anlage „Anlage 6c Beschreibung Vollkostenaufschläge“. Darin führen die Antragstellerinnen aus, dass das Ramsey-Boiteux-Prinzip den gesetzlichen Vorgaben entspreche. Das Ramsey-Boiteux-Prinzip zielt darauf ab, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Kosten des Anbieters durch die Umsatzerlöse gedeckt würden. Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit haben die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das dritte Anhörungsschreiben vom 07.11.2019 das Mastermodell im PDF-Format um die dahinterliegenden Formeln ergänzt. Aus Sicht der Beschlusskammer wird damit die Transparenz erhöht und die Nachvollziehbarkeit unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewährleistet.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die Systematik und die technische Herleitung der Vollkostenaufschläge im SGV und im SPFV durch die Antragstellerinnen nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Unter Berücksichtigung der Preisbildung nach der Regel von Ramsey-Boiteux müssen die relativen Aufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes der umgekehrten Preiselastizität der Nachfrage nach Trassen entsprechen.

Dieser Grundsatz ist in der entsprechenden Formel nach Ramsey-Boiteux abgebildet:

$$\frac{p_i - uKZ_i}{p_i} = \frac{\lambda}{\varepsilon_i}$$

mit

$i$	Marktsegment
$\varepsilon$	Trassenpreiselastizität
$p$	Preis
$\lambda$	Lambda-Parameter
$uKZ$	Grenzkosten bzw. unmittelbare Kosten des Zugbetriebes.

In der Optimierung gesondert zu berücksichtigen sind – entsprechend des Genehmigungsantrags – Verkehre des SPNV.

Die Beschlusskammer hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die Kennzahlen Zugbesetzung und Yield im Segment „Punkt-zu-Punkt“ des SPFV modifiziert (vgl. Abschnitt II. 3.3.6.1), Abschnitt II. 3.3.6.1) und die Endkundenelastizität des Segments „Standard“ des SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1) korrigiert. Zudem hat die Beschlusskammer Anpassungen der Entgelte für den SPNV vorgenommen (vgl. Abschnitt II. 3.2.2 und II. 3.2.3), die bei unverändertem Gesamtreferenzerlös zu niedrigeren Entgelten für den SGV und SPFV führte. Die durch die Beschlusskammer vorgenommenen Anpassungen wirken – entsprechend den Ausführungen zum Optimierungsproblem nach Ramsey-Boiteux – nicht (nur) isoliert in diesen Segmenten, sondern – mit Ausnahme der auf Basis des § 37 ERegG gebildeten Preise – auf sämtliche Preise.

Die Anpassungen an der Preissystematik wurden von der Beschlusskammer innerhalb des von den Antragstellerinnen vorgelegten „Mastermodells“<sup>32</sup> vorgenommen. Die Anpassungen und sich ergebenden Folgeanpassungen können der Anlage 2 dieses Beschlusses entnommen werden. Orange markiert sind in der Anlage 2 die initialen Anpassungen der Beschlusskammer. Blau markiert sind die sich ergebenden Folgeänderungen. Der sich im Optimierungsproblem ergebende Lambda-Parameter ergibt sich nach den Adjustierungen in der Höhe von [REDACTED]. Der prognostizierte Erlös aus Mengen des Genehmigungsjahres und Preisen des Genehmigungsjahres (im Folgenden als Prognoseerlös bezeichnet) beläuft sich nach Adjustierungen der Beschlusskammer auf rund 5.616 Mio. EUR und liegt damit rund 4 Mio. EUR niedriger als im Genehmigungsantrag. Grund für diese Anpassung ist, dass in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 20.12.2019 (Antwort zum sechsten Anhörungsschreiben) der im Antrag einzuhaltende „Ziel-erlös“ der Erlös ist, der sich aus der Kombination der Mengen des Basisjahres und der zu genehmigenden Entgelten ergibt (im Folgenden als Referenzerlös bezeichnet). Dem entspricht auch die Nennung des Referenzerlöses im Anschreiben zum Genehmigungsantrag (Schreiben vom 02.10.2019, S. 1 f.). Da sich aufgrund abweichender Mengenstrukturen von Basisjahr und Genehmigungsjahr bei geänderten Preisen Unterschiede in der Wirkung auf Prognoseerlös (Mengen 2021 und Preise 2021) und Referenzerlös (Mengen Basisjahr und Preise 2021) ergeben, war hier der für die Ramsey-Optimierung relevante Prognoseerlös so anzupassen, dass der Referenzerlös unverändert zum Genehmigungsantrag bleibt.

Die Einhaltung der oben beschriebenen Ramsey-Boiteux-Formel lässt sich – zumindest für die Segmente ohne weitere Nebenbedingungen<sup>33</sup> – der Tabelle 24 entnehmen.

**Tabelle 24 – Relative Preisauflschläge und umgekehrte Preiselastizitäten**

Verkehr	Segment	Rel. Aufschlag (A)	$\epsilon$	$\lambda / \epsilon$ (B)	Ramsey-Regel (A) = (B)
SPFV	Metro <100 km/h	76%	-0,118	76%	OK
SPFV	Metro >160 km/h	89%	-0,100	89%	OK
SPFV	Basic	73%	-0,122	73%	OK
SPFV	Nacht	52%	-0,172	52%	OK
SPFV	Charter/Nostalgie	70%	-0,127	70%	OK
SPFV	Punkt-zu-Punkt	61%	[REDACTED]	61%	OK
SGV	Schwere	39%	-0,229	39%	OK
SGV	Gefahrgut	58%	-0,155	58%	OK
SGV	Gefahrgutgüternah	52%	-0,173	52%	OK
SGV	Güternahverkehr	46%	-0,193	46%	OK
SGV	Standard	49%	-0,182	49%	OK

Die verwendeten Werte für die (umgekehrten) Preiselastizitäten sind aus Sicht der Beschlusskammer nachvollziehbar und noch hinreichend belastbar. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass in einem für die Bundesnetzagentur erstellten Gutachten der KCW GmbH zur Bestimmung der Elastizitäten im Schienenverkehr<sup>34</sup> die Herleitung der Endkundenelasti-

<sup>32</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“.

<sup>33</sup> Gemeint ist hier bspw. die Herleitung der Preise für Lokfahrten, die sich an den jeweils niedrigsten Segmentpreisen orientieren.

<sup>34</sup> Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen <https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehm>

zitäten des SPFV innerhalb des Mastermodells kritisch hinterfragt wird. Zur Herleitung der Endkundenelastizitäten des SPFV wird laut Anlage 6c Anhang 7 des Genehmigungsantrages eine Studie von TNS<sup>35</sup> verwendet. Dabei unterscheidet sich die Endkundenelastizität der Segmente nur auf Grundlage divergierender Anteile der Reiseanlässe und den Marktanteilen der Segmente am Gesamtmarkt. Die Beschlusskammer würde es begrüßen, wenn die Bestimmung der Endkundenelastizität nicht ausschließlich auf der Basis dieser beiden Einflussgrößen beruhen würde, da diese Einflussgrößen empirisch schwer bestimmbar sind und selten aktualisiert werden.

Die Antragstellerinnen haben erstmals Einzeldaten aus der Studie Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017<sup>36</sup>) bei der Berechnung der Entgelte berücksichtigt. Die Aufnahme der neuesten Erkenntnisse zum Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahlverhalten durch die Nutzung der Daten aus der aktuellen MiD Studie 2017 ist aus Sicht der Beschlusskammer zwingend erforderlich. Die genutzten Datensätze der Antragstellerinnen wurden im Zuge des Genehmigungsverfahrens intensiv geprüft. Aus der Prüfung resultierende methodische Rückfragen sind im zweiten Anhörungsschreiben vom 21.10.2019 und im sechsten Anhörungsschreiben vom 13.12.2019 gestellt worden. Die Vorgehensweise und die Ausführungen der Antragstellerinnen waren nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus sind die Kostenzuordnung und die Kostendeckung gemäß Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 ERegG – unbeschadet der Ausführungen zu den jeweiligen Einzelsegmenten und den Ausführungen zur Gesamtkostendeckung (vgl. Abschnitt II. 3.8.1) – nicht zu beanstanden. Die Regelungen des § 36 Abs. 2 Satz 4 ERegG schreiben in diesem Zusammenhang vor, dass die Aufschläge so gewählt werden müssen, dass die Verkehrsdienste Güterverkehr und Personenverkehr die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken. Die diese Regelung erweiternden Sätze 5 und 6 sind hingegen ab dem 01.01.2020 gemäß § 81 Abs. 1 ERegG nicht mehr anzuwenden. Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 5 ERegG galt, dass, soweit innerhalb des Verkehrsdienstes „Personenverkehrsdienste“ Marktsegmente gebildet werden, diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst „Personenverkehrsdienste“ nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken müssen. Das Gleiche galt gemäß Satz 6 für den Güterverkehrsdienst und die innerhalb dessen gebildeten Marktsegmente.

### **II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge**

Die Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2021 (Betriebsleistungen im Genehmigungsjahr) zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge ist nach Auffassung der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. In der Tabelle 25 hat die Beschlusskammer zur besseren Übersicht die anteilige Entwicklung pro Segment gegenüber dem Vorjahr dargestellt.

Mit dem zweiten Anhörungsschreiben vom 21.10.2019 hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen um Erläuterung zu ausgewählten und auffälligen Entwicklungen der prognostizierten Betriebsleistung für 2021 gegenüber 2020 gebeten. Die Antragstellerinnen haben die entsprechenden Entwicklungen mit Antwortschreiben vom 31.10.2019 erläutert.

---

en\_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GAElastizitaeten2018/GutachtenElastizitaet2018.pdf?\_\_blob=publicationFile&v=2 (abgerufen am 30.03.2020).

<sup>35</sup> Anlage 6c Anhang 3 zum Genehmigungsantrag (TNS, ETH Zürich (2015): „Berechnung von Preiselastizitäten im Personenverkehr“).

<sup>36</sup> <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/> (abgerufen am 30.03.2020).

**Tabelle 25 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2020 zu 2021**

Verkehrsdienst	Segment	Anteil 2020	Anteil 2021	Delta
SGV	Lokfahrt	2,1%	2,2%	0,0%
SGV	Sehr schwer	0,4%	0,5%	0,0%
SGV	Gefahrgut	2,0%	2,0%	-0,1%
SGV	Gefahrgutgüternahverkehr	0,0%	0,0%	0,0%
SGV	Güternahverkehr	0,7%	0,9%	0,1%
SGV	Standard	19,9%	19,7%	-0,2%
SGV	Summe	25,3%	25,2%	0,0%
<hr/>				
SPFV	Metro <100 km/h	3,9%	4,0%	0,0%
SPFV	Metro >160 km/h	4,6%	4,5%	-0,1%
SPFV	Basic	3,3%	3,5%	0,1%
SPFV	Nacht	0,8%	0,8%	0,0%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,1%	0,1%	0,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	0,2%	0,3%	0,0%
SPFV	Lok-/Leerfahrt	0,7%	0,7%	0,0%
SPFV	Summe	13,7%	13,8%	0,1%
<hr/>				
SPNV	Last	59,7%	59,6%	-0,1%
SPNV	Lok-/Leerfahrt	1,4%	1,4%	0,0%
SPNV	Summe	61,1%	61,0%	-0,1%
<hr/>				
Alle	Summe	100,0%	100,0%	

Zur Vorgehensweise der Prognose führen die Antragstellerinnen aus, dass, anders als in den Vorjahren, zum Zeitpunkt der Ermittlung der Entgelte erstmals für das gesamte Fahrplanjahr 2017/ 2018 segmentspezifische Ist-Betriebsleistungen auf Basis der Entgeltlogik des Trassenpreissystems nach den Vorgaben des ERegG vorlagen. Um eine möglichst realistische Betriebsleistungsprognose zu erstellen, seien diese Daten in den Verkehrsarten SGV und SPFV als Ausgangsbasis für die Prognose genutzt worden.

Im Grundsatz sei der wesentliche Teil der Abweichungen durch die im Vergleich zum Vorjahr bessere Datengrundlage zu erklären. Aufgrund des erstmaligen Vorliegens von segmentspezifischen Ist-Daten für eine komplette Netzfahrplanperiode seien die Prognosen für das Fahrplanjahr 2021 besser abbildbar. Dies sei in der Prognose für das Fahrplanjahr 2020 nicht möglich gewesen, da aufgrund der schlechteren Datenlage Ist-Daten für den Zeitraum von Januar bis Mai 2018 auf das volle Fahrplanjahr hochgerechnet worden seien. Die dadurch bedingten Schwankungen seien insbesondere für den Güternahverkehr von Relevanz gewesen.

Neben den durch die angepasste Datengrundlage bedingten Schwankungen sei der Anstieg der Betriebsleistung im Bereich Punkt-zu-Punkt auch durch eine Ausweitung des Angebots des in diesem Segment maßgeblich aktiven EVU zu erklären. Da dieser Anstieg in hohem Maße in der zweiten Jahreshälfte des der Prognose zugrundeliegenden Jahres 2018 stattfand, sei die Betriebsleistung in der Prognose für das Fahrplanjahr unterschätzt worden. Der Anstieg der Betriebsleistung im Bereich Charter sei zum Großteil durch die oben dargestellte, geänderte Datenlage begründet. Charterverkehre könnten nicht im Netzfahrplan angemeldet werden und unterlägen folglich stärkeren strukturellen Abweichungen im Jahresverlauf als andere Marktsegmente. Zudem führe die wesentlich geringere Verkehrsmenge zu, relativ betrachtet, großen prozentualen Abweichungen.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Verkehrsmengenprognose nicht zu beanstanden. Vom durchschnittlichen Prognosekorridor signifikant abweichende Entwicklungen für 2021 haben die Antragstellerinnen nachvollziehbar erläutert und begründet. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Mengen für die Segmente adäquat antizipiert sind. Hinzuweisen ist zudem darauf, dass gegen Ende des Genehmigungsverfahrens aufgrund der zunehmende Verbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und der entsprechenden staatlichen Maßnahmen deutliche Auswirkungen auf die Betriebsleistungen der verschiedenen Verkehrssegmente mindestens für das Jahr 2020 zu erwarten sind. Belastbare Aussagen zur Quantifizierung der Auswirkungen auf die zu erwartenden Betriebsleistungen für das laufende Jahr (2020) oder gar das Genehmigungsjahr 2021 scheinen nach derzeitigem Stand allerdings nicht möglich, so dass im Ergebnis von den in den Antragsunterlagen enthaltenen Daten auszugehen war. Ähnliches gilt im Wesentlichen auch für die Frage der Bewertung der relativen Tragfähigkeiten der jeweiligen Marktsegmente.

### **II. 3.5.3 Förderung SGV und SPFV**

Die Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte wurde am 10.12.2018 von der Europäischen Kommission genehmigt und am 12.12.2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Einführung des Masterplans Schienengüterverkehr, veröffentlicht am 23.06.2017, eine Trassenpreisförderung für alle Segmente des Schienengüterverkehrs beschlossen. Hierzu werden Bundesmittel in Höhe von 350 Mio. EUR pro Jahr für die Fördermaßnahme zur anteiligen Finanzierung der Trassenpreise im Bundeshaushalt vorgesehen. Die Bereitstellung der Mittel wird zunächst über fünf Jahre für den Förderzeitraum vom 01.07.2018 bis zum 30.06.2023 erfolgen. Die Förderung im Rahmen der Richtlinie knüpft an die von der Beschlusskammer genehmigten Trassenentgelte an und soll zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Schienengüterverkehr beitragen. Im Rahmen des Klimapakets der Bundesregierung steht eine Ausweitung der Förderung bis zum 31.12.2023 in der Diskussion.<sup>37</sup>

Die Trassenpreisförderung wirkt nachträglich auf die genehmigten Preise und ist somit in der Genehmigung nicht unmittelbarer Entscheidungsrelevanz. Fraglich ist, ob die Förderung dennoch einen Einfluss auf die Tragfähigkeit hat und dahingehend im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen wäre. Über die Wirkung der Förderung liegen allerdings derzeit noch keine belastbaren Daten vor. Die Betriebsleistung des SGV per September 2019 zeigt im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum allerdings – trotz Förderung – einen Rückgang der Betriebsleistung.

Die Beschlusskammer erkennt derzeit keinen kurzfristigen mittel- oder unmittelbaren Einfluss der Fördermaßnahme auf die relativen Tragfähigkeiten für Zwecke der Trassenpreiskalkulation. Eine kurzfristige Neuberechnung der Tragfähigkeit des SGV im Rahmen der aktuellen Entgeltgenehmigung ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht geboten. Die Anpassungsprozesse und Verkehrsmittelwahlentscheidungen im Schienengüterverkehr sind aus Sicht der Beschlusskammer stark durch längerfristige Entscheidungsprozesse geprägt. Ein Konterkarieren der zeitlich befristeten Förderung des SGV durch ein vorzeitiges Aufsetzen auf potentiell veränderten längerfristigen Entscheidungsprozessen scheint nicht angemessen. Die

---

<sup>37</sup><https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>, Maßnahme 20 Stärkung des SGV (abgerufen am 30.03.2020).

Beschlusskammer wird zur Einordnung der mittel- bzw. langfristigen Implikationen der Förderung die Marktveränderungen beobachten und weiterhin ggf. die Ergebnisse aus dem Evaluierungsbericht der Bewilligungsbehörde (EBA) in die Trassenpreiskalkulation einbeziehen.

Die Bundesregierung hat im Zuge des Klimapakets zudem beschlossen, die Mehrwertsteuer für die Beförderung von Personen im Eisenbahnfernverkehr von 19 auf 7 Prozent zu senken. Für (private) Endkunden ergäbe sich demnach – bei Berücksichtigung der Absenkung der Mehrwertsteuer in der Preisbildung der Eisenbahnverkehrsunternehmen – eine Entlastung. Inwiefern sich diese Maßnahmen auf die Verkehrsmittelwahlentscheidungen auf den Genehmigungszeitraum 2021 auswirkt, kann derzeit noch nicht antizipiert werden. Die Beschlusskammer wird auch in diesem Fall zur Einordnung der mittel- bzw. langfristigen Implikationen der Steuersenkung die Marktveränderungen beobachten.<sup>38</sup>

## II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten

### II. 3.6.1 Verspätete Züge und 20-Stunden-Regelung

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf die von den Antragstellerinnen in Ziffer 6.4.2 SNB 2021 beabsichtigte Regelung zur entgeltlichen Behandlung von Zugfahrten mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden. Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 39 Abs. 1 i. V. m. § 45 ERegG.

#### II. 3.6.1.1 Beabsichtigte Regelung

Die Antragstellerinnen beabsichtigen die Anwendung folgender Regelung, die sie in Ziffer 6.4.2 SNB 2021 niedergelegt haben:

##### **SNB Ziffer 6.4.2**

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung aufgrund von Ziffer 2.9.7.4.2 der SNB zahlt der ZB das Entgelt für die von der DB Netz AG neu zugewiesene Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 2.9.7.4.2 der SNB, rechnet die DB Netz AG gegenüber dem ZB zusätzlich zu dem nach vorstehendem Satz 1 zu zahlenden Trassenentgelt das Entgelt für die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse in der Höhe des Entgelts für die Stornierung dieser Trasse weniger als 24 Stunden vor Abfahrt (gemäß Ziffer 6.4.8.3 der SNB) ab, es sei denn, die Verspätung von 20 Stunden oder mehr wurde von der DB Netz AG verschuldet.

[...]

Eine Regelung mit gleichem Inhalt (bis auf die darin enthaltenen Verweise) war erstmals für das TPS 2018 von der Beschlusskammer abgelehnt worden.

Davor lautete die Regelung in den SNB 2017 unter Ziffer 6.2.5.14:

---

<sup>38</sup><https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>, Maßnahme 27 Bahnfahrten billiger (abgerufen am 30.03.2020).

**SNB Ziffer 6.2.5.14 (SNB 2017)**

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung gem. Ziffer 3.5.4.2<sup>39</sup> der AGB-IN (Anlage 1.6 der SNB) rechnet die DB Netz AG gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU das im ursprünglichen ENV vereinbarte Trassenentgelt ab.

[...]

Im zeitlichen Geltungsbereich des TPS 2017 hatte der Zugangsberechtigte somit, wenn es zu einer – von den Antragstellerinnen unverschuldeten – Verspätung von mindestens 20 Stunden kam, das Entgelt zu entrichten, das auch bei planmäßiger Nutzung angefallen wäre.

Mit der nun beantragten Regelung hätte der Zugangsberechtigte daneben auch noch das Entgelt einer weiteren Trasse zu entrichten, die ihm aufgrund der enormen Verspätung neu zugewiesen werden muss. Das Entgelt für die ursprüngliche Trasse, die ungenutzt bleibt, sinkt dabei auf das Stornierungsentgelt in seiner höchsten Stufe, d. h. auf 80 % des regulären Entgeltes abzüglich der ersparten Aufwendungen (vgl. Ziffer 6.4.8.3 der SNB 2021), ab. Für den Fall der Verspätung eines Standard-Güterzuges von mehr als 20 Stunden wäre damit (bezogen auf die beantragten Entgelte) im Ergebnis ein um ca. 50 % erhöhtes Trassenentgelt zu entrichten (vgl. Anlage 6.2 zu den SNB 2021): Entgelt für einen Standardzug: 2,91 EUR / Trkm, zuzüglich Stornierungsentgelt <24h der ursprünglichen Trasse: 1,36 EUR / Trkm).

Die Antragstellerinnen tragen in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2019 auf die erste Anhörung vor, dass sie eine Versagung der beantragten Regelung mit Hinweis auf § 305 ff BGB für rechtswidrig halten. Es fehle insoweit an einer Befugnis der Beschlusskammer zu einer Angemessenheitsprüfung nach quasi-zivilrechtlichen Maßstäben. Die beantragte Regelung ließe sich zudem als weitere Konkretisierung des § 40 Abs. 1 ERegG verstehen, wonach der Betreiber der Schienenwege Entgeltanreize für die effiziente Nutzung der Schienenwege setzen solle. Ohne die vorgesehene Regelung könne eine nicht stornierte, aber auch nicht innerhalb von 20 Stunden genutzte Trasse jederzeit kostenfrei nachgeholt werden. Die Infrastrukturkapazität würde dadurch blockiert und es wäre nicht feststellbar, ob der Zug für eine nicht genutzte Trasse dauerhaft ausfalle oder ob er ohne zeitliche Begrenzung irgendwann „nachgeholt“ werde. Anreize für eine effiziente Nutzung der Infrastrukturkapazität würden dadurch beseitigt und Anreize für eine „Flucht in die Verspätung“ geschaffen. Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben in ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 gefordert, die Genehmigung der beantragten Regelung erneut zu versagen. Es sei zweifelhaft, ob ein ausreichender Kostenbezug für die parallele Abrechnung eines Trassenentgeltes und eines Stornierungsentgeltes bestehe, da insbesondere die fahrbezogenen Dienstleistungen tatsächlich nur einmal erbracht werden würden.

## **II. 3.6.1.2 Rechtliche Anforderungen**

Gemäß § 45 ERegG ist die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 ERegG entsprechen.

---

<sup>39</sup> Anmerkung der Beschlusskammer: D. h. im Falle einer neuen Trassenzuweisung nach einer Verspätung von mehr als 20 Stunden.

Grundlage für die Ausgestaltung der Entgelte für den Zugang zum Schienennetz der Antragstellerinnen ist u. a. § 39 Abs. 1 ERegG. Dort ist geregelt, dass der Betreiber der Schienenwege den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu

- angemessenen,
- transparenten und
- nichtdiskriminierenden

Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten hat.

In Bezug auf die hier gegenständliche Regelung ist vor allem die Angemessenheit zu betrachten. Der Begriff der Angemessenheit wird, abgesehen von den Regelbeispielen in § 32 Abs. 2 Satz 2 ERegG, nicht weiter präzisiert. Er dient ausweislich der Gesetzesbegründung als Auffangtatbestand für Sachverhalte, für die es keine gesetzlich normierte Entgeltbildung gibt (vgl. BT-Drs. 18/8334, S. 201). Die Regelung trägt damit einerseits dem Umstand Rechnung, dass die genehmigten Entgelte und Entgeltgrundsätze gemäß § 45 Abs. 2 Satz 3 ERegG als billiges Entgelt im Sinne des § 315 BGB gelten sollen und mithin von einer zivilgerichtlichen Kontrolle ausgeschlossen sind. Andererseits muss sich ein Trassennutzungsvertrag als (wenn auch öffentlich-rechtlich überformter) zivilrechtlicher Vertrag, wie jeder andere Netznutzungsvertrag, nicht nur an den speziellen Regelungen des sektorspezifischen Rechts, sondern auch an den allgemeinen Vorgaben des BGB, insbesondere den Vorschriften zur AGB-Kontrolle nach §§ 305 ff. BGB, messen lassen (vgl. Kment, Energiewirtschaftsgesetz, 1. Auflage 2015, § 20 Rn. 4 -22, beck-online).

Die Angemessenheitsprüfung gibt daher einen zweistufigen Prüfungsaufbau vor:

Zunächst ist zu prüfen, ob und inwieweit die zu überprüfende Regelung dem sektorspezifischen Recht entspricht. Soweit eine Regelung zwingendes Recht ist und dem Infrastrukturbetreiber kein Spielraum verbleibt, ist durch die gesetzliche Vorgabe die Angemessenheit der Regelung vorgegeben. Soweit dem Infrastrukturbetreiber Spielraum verbleibt, ist dieser Spielraum durch eine Angemessenheitskontrolle im engeren Sinne zu überprüfen (so auch zur bisher möglichen zivilrechtlichen Missbrauchskontrolle: BGH, KZR 18/10, Rn. 17). Für diese Angemessenheitskontrolle bietet sich in einem ersten Schritt eine Anlehnung an die Vorgaben zur Inhaltskontrolle von Allgemeinen Geschäftsbedingungen nach § 307 BGB an. § 307 Abs. 2 BGB enthält insofern Maßstäbe zur Bewertung einer unangemessenen Benachteiligung eines Vertragspartners, die durch die Rechtsprechung näher ausgestaltet worden sind (vgl. Kment, Energiewirtschaftsgesetz, 1. Auflage 2015, § 21 Rn. 26 -63, beck-online). Das AGB-Recht bietet hier eine gesetzlich normierte Abwägungsgrundlage, die vergleichbare Situationen bereits einer Grundentscheidung zugeführt hat. Daraus folgt, dass sich die tradierte Dogmatik zur Verteilung von Risiken und Leistungspflichten aus § 305 ff. BGB auf das Tatbestandsmerkmal übertragen lässt. So muss sich jede Bedingung des EIU für den Zugang daran messen lassen, ob sie zu einer grundlegenden Störung des Gleichgewichts vertraglicher Rechte und Leistungen führen würde (Wurmnest, in: Münchner Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2016, § 307, Rn. 52).

Dabei darf nicht vergessen werden, dass § 307 BGB eine Negativabgrenzung vornimmt. Regelungen, die gegen § 307 BGB verstoßen, sind bereits von Gesetzes wegen unwirksam. Ein Verstoß gegen § 307 BGB ist damit die größtmögliche Ausprägung einer unangemessenen Bedingung. Was verboten ist, gar unwirksam, kann nicht angemessen sein. Gleichzeitig ist aber nicht jede Regelung, die nicht direkt unwirksam ist, auch angemessen. Hierzu bedarf es einer individuellen Auseinandersetzung mit der Regelung selbst und allen weiteren zur

Verfügung stehenden Rechtsquellen. Insbesondere ist festzustellen, ob und inwieweit eine Regelung einer zivilrechtlichen Vorprägung im (häufig dispositiven) allgemeinen Recht entspricht. Das allgemeine Recht bietet die Vorprägung der Angemessenheit. Der Gesetzgeber hat die Bedingungen formuliert, die er im Allgemeinen für angemessen hält. Freilich darf der Infrastrukturbetreiber von diesen allgemeinen Regelungen abweichen. Jedoch muss die Abweichung eben angemessen sein, also unter Berücksichtigung der Ziele des sektorspezifischen Rechts eine ausgewogene Zweck-Mittel-Relation aufweisen.

Die Folgen einer Regelung für die Zugangsberechtigten (genauer: für die beabsichtigten Vertragsverhältnisse) sind daher im Lichte der Vorgaben von § 3 ERegG, also

1. der Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen
2. der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher,
3. der Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Unterstützung von Innovationen,
4. der Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes und
5. der Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur,

mit den Gründen des Infrastrukturbetreibers für eine Regelung abzuwägen.

Mit § 40 Abs. 1 ERegG liegt eine weitere Rechtsgrundlage vor, welche die Angemessenheit der Entgelte explizit für die Fälle vorschreibt, in denen Schienenwegkapazität nicht in Anspruch genommen wird, obwohl sie vertraglich zugewiesen wurde. Das Entgelt ist per definitionem insbesondere dann angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft.

### **II. 3.6.1.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung verstößt gegen § 39 Abs. 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG im tenorierten Umfang zu versagen ist. Hiernach ist ein Betreiber der Schienenwege verpflichtet, den Zugang zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten.

Bis auf die erneute Zuweisung einer Trasse erbringen die Antragstellerinnen bei einer Verspätung von mehr als 20 Stunden keine zusätzlichen Leistungen gegenüber dem Regelfall. Es ist daher zu fragen, ob ein zusätzliches Entgelt von rund 50 % bei einer nur unwesentlich umfangreicheren Leistung angemessen ist und ob allein die Tatsache, dass von diesem (sofern überhaupt zutreffend) Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität ausgehen, ausreicht, um die Angemessenheit herzustellen. Dass letzteres nicht ohne weiteres angenommen werden kann, ist bereits daraus zu erkennen, dass dann auch ein willkürliches exorbitant hohes Entgelt angemessen wäre. Dieses würde sogar eine besonders starke Anreizwirkung entfalten. Außerdem liegt ein Anreiz für eine effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität nur dann wirklich vor, wenn die Unternehmen, auf die der Anreiz einwirken soll, in der Lage sind, ihr Verhalten tatsächlich anzupassen. Dies ist bei Verspätungen von 20 Stunden, die im Wesentlichen aus Störungen im Güterzulauf sowie bei der Verladung resultieren und sich außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches der Zugangsberechtigten

befinden, kaum zu erwarten. Daher ist hier das Augenmerk vor allem auf die allgemeine Angemessenheit zu richten, die zivilrechtlich ausreichend judiziert ist.

Grundsätzlich sind die Antragstellerinnen auch im Fall größerer Verspätungen weiterhin verpflichtet, Zugang zu ihren Schienennetzen zu gewähren. Nur bei absoluten Fixgeschäften wäre von einer anderen Rechtsfolge auszugehen. Liegt kein absolutes Fixgeschäft vor, sind sie weiterhin zur Erfüllung ihres Leistungsversprechens verpflichtet, soweit ihnen dies zumutbar ist. Sie haben zudem Anspruch darauf, dass ihnen ein eventueller Schaden ersetzt wird.

Ein absolutes Fixgeschäft liegt vor, wenn die Einhaltung der Leistungszeit nach dem Sinn und Zweck des Vertrages und der gegebenen Interessenlage der Parteien für den Gläubiger so wesentlich ist, dass eine verspätete Leistung keine Erfüllung mehr darstellt (vgl. Kerwer in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 271 BGB, Rn 24).

Der Vertrag über die Nutzung von Zugtrassen ist demnach kein absolutes Fixgeschäft. Dies ergibt sich zum einen daraus, dass die Antragstellerinnen für Verspätungen, die sie selbst verursachen, den Zugangsberechtigten kein Rücktrittsrecht einräumen, offenbar also selbst davon ausgehen, dass die Trassennutzung kein absolutes Fixgeschäft ist.

Zum anderen bleibt das Interesse der Zugangsberechtigten, ihr Ziel möglichst schnell zu erreichen, auch im Verspätungsfall erhalten. Der Vertragszweck kann daher auch durch eine verspätete Leistungserbringung noch erreicht werden. Eine Stornierung ist von den Zugangsberechtigten gerade nicht beabsichtigt. Vielmehr kann das Bedürfnis nach Zielerreichung in Fällen mit langer Verspätung sogar steigen.

Im Eisenbahnsektor ist für die Vertragsparteien auch die verspätete Durchführung von Zugtrassen von wesentlicher Bedeutung. Die Erfüllung des Vertrages wird somit nicht allein deshalb obsolet, weil die Leistung verspätet erbracht wird; sie ist nach wie vor im Interesse der Zugangsberechtigten. Große Teile der Verkehre bewegen sich bekanntermaßen gerade nicht im Rahmen der im Fahrplan festgelegten Trassen. Die Ursachen hierfür sind vielfältig und entstammen sowohl dem Lager der Antragstellerinnen als auch dem Lager der Zugangsberechtigten. Die Verspätung von Zügen tritt häufig auf, und diese verspäteten Zugfahrten werden ebenso häufig dennoch durchgeführt. Im Schienenpersonenfernverkehr waren im Jahr 2018 beispielsweise ca. 25,1 % der Züge mehr als 5:59 Minuten verspätet.<sup>40</sup> Im Schienengüterverkehr waren nur 72,9 % der Züge pünktlich.<sup>41</sup> Selbst Verspätungen von mehr als 20 Stunden treten – zumindest im Güterverkehr – nicht selten auf.

Auch der BGH hat bereits entschieden, dass Beförderungsverträge regelmäßig nicht auf ein absolutes Fixgeschäft gerichtet sind (vgl. BGH, Urteil vom 28.05.2009, Az. Xa ZR 113/08).

Rechtstechnisch befinden sich EVU mit verspätet losfahrenden Zügen im Annahmeverzug. Die Antragstellerinnen können daher vom Vertrag zurücktreten, wenn ihnen ein Festhalten am Vertrag nicht mehr zuzumuten ist (§§ 293, 296 Satz 1, 324 BGB). Ist ihnen ein Festhalten am Vertrag zuzumuten, haben sie einen Anspruch darauf, dass ihnen der entstehende Schaden ersetzt wird (§§ 280, 293 Satz 1, 296 Satz 1 BGB).

---

<sup>40</sup><https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/c5f9c20b7724aa2aa%203b057c3ee092014/%20fragenantworten-data.pdf> (abgerufen am 30.03.2020).

<sup>41</sup>[https://www.deutschebahn.com/resource/blob/3992278/1d136e983334750ef4f24072d49c7cdf/20190325\\_bpk\\_2019\\_daten\\_fakten-data.pdf](https://www.deutschebahn.com/resource/blob/3992278/1d136e983334750ef4f24072d49c7cdf/20190325_bpk_2019_daten_fakten-data.pdf) (abgerufen am 30.03.2020).

Richtig ist, dass die Zugangsberechtigten mit den Antragstellerinnen eine Zeit vereinbart haben, zu der sie eine Zugbewegung zwischen zwei Orten durchführen wollen. Richtig ist auch, dass die Antragstellerinnen aus dieser Vereinbarung heraus verpflichtet sind, die verspätete Durchführung von Zugfahrten vorzunehmen, soweit ihnen dies zuzumuten ist. Die Durchführung der verspäteten Zugfahrt ist die Erfüllung des ursprünglich vereinbarten Trassennutzungsvertrages.

Zur Frage der Zumutbarkeit mögen abstrakte und pauschalierende Regelungen zu treffen sein. Die Antragstellerinnen sind jedoch diesbezüglich mit der Darlegungs- und Beweislast behaftet, ab welcher Grenze ihr die Nacherfüllung nicht mehr zuzumuten ist. Hierfür sind sie bislang jeglichen Vortrag schuldig geblieben. Bezüglich der Argumentation, es müsse eine neue Zugnummer vergeben werden, liegt nicht einmal ein Bezug zur Frage der Zumutbarkeit für die Antragstellerinnen vor. Durch die Erstellung eines neuen Fahrplans entsteht ihnen Aufwand, der aber erstens als Schadenersatz geltend gemacht werden könnte und zweitens nicht unzumutbar ist. Weitere Argumente lassen sich zu dieser Grenze nicht nutzbar machen. Insbesondere führt der Vortrag der Antragstellerinnen in der Stellungnahme vom 26.10.2018 zu keinem anderen rechtlichen Ergebnis. Eine Nachholung der Trasse scheint auch jenseits einer Verspätung von 20 Stunden problemlos möglich, wie die Antragstellerinnen in jahrelanger Praxis gezeigt haben, wenngleich – lediglich zum Zwecke der Vermeidung doppelter Zugnummern – eine neue Trasse zugewiesen wird. Die Grenze von 20 Stunden ist mit Blick auf die Zumutbarkeit letztlich willkürlich gesetzt.

Die Regelung weicht damit von den allgemeinen Regelungen zum Annahmeverzug ab, ohne dass es einen sachlichen Grund gibt. Die Antragstellerinnen begehren mithin eine Regelung, mit der sie wesentliche Vertragspflichten (die Erfüllung des Trassennutzungsvertrages) pauschal so einschränken, dass die Erreichung des Vertragszwecks (Durchführung einer Fahrt von A nach B) gefährdet ist. Mithin liegt ein Verstoß gegen § 307 BGB vor. Die Regelung verstößt zudem, bei gegebener Abweichung vom allgemeinen Zivilrecht, gegen die Ziele des ERegG, weil sie durch eine Reduzierung der Flexibilität des SGV bzw. eine Verteuerung bestimmter Verkehre die Steigerung des Anteils des schienenengebundenen Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erschweren, ohne dass es hierfür einen sachlichen Grund gibt. Beide Aspekte führen, jeder für sich, zur Bewertung der beabsichtigten Klausel als nicht mehr angemessen im Sinne von § 39 Abs. 1 ERegG.

### **II. 3.6.2 Entgelte für die Angebotserstellung**

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Angebotsentgelt, insoweit es einen Betrag von 654 EUR im SPFV, 425 EUR im SPNV und 507 EUR im SGV übersteigt.

Die Regelung in Ziffer 6.3.2.2 der SNB wird hierzu wie folgt gefasst (Ergänzung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

### **SNB Ziffer 6.3.2.2 Entgelt für Angebotserstellung**

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trasse multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

*Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten \* Trkm \* Anzahl der Verkehrstage*

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV.

[...]

Weiterhin wird die Regelung in Ziffer 6.4.7 der SNB hierzu wie folgt gefasst (Ergänzung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

### **SNB Ziffer 6.4.7 Entgelt für Angebotserstellung**

[...] Das Angebotsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Angebotsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Angebotsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV. [...]

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG i. V. m. § 39 Abs. 1 ERegG und § 45 ERegG.

## **II. 3.6.2.1 Beabsichtigte Regelung**

Die beabsichtigten Regelungen zur Bemessung der Angebotsentgelte in Ziffer 6.3.2.2 und 6.4.7 der SNB 2021 entsprechen der Berechnungslogik, welche auch bei den Änderungs- und Stornierungsentgelten beantragt ist. So sollen bei der Bemessung der Angebotsentgelte die Erkenntnisse aus der Ermittlung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (uKZ) in die Festlegung der Entgelte einfließen. Eine entsprechende Regelung war zuvor bereits in Ziffer 6.3.2.2 der SNB 2020 enthalten, welche weiterhin unverändert im gegenständlichen Genehmigungsantrag vorgesehen ist.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen entsprechend der Ziffer 6.3.2.2 und Ziffer 6.4.7 SNB 2021 folgende Ausgestaltung (sinnwahrende Zusammenfassung):

Ziffer 6.3.2.2 der SNB 2021 (wörtlicher Auszug):

**SNB Ziffer 6.3.2.2 Entgelt für Angebotserstellung**

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trasse multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

*Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten \* Trkm \* Anzahl der Verkehrstage*  
[...]

Ziffer 6.4.7 der SNB 2021 (wörtlicher Auszug):

**SNB Ziffer 6.4.7 Entgelt für Angebotserstellung**

[...] Das Angebotsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen.

Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

[...]

Zu bezahlen ist demnach für jeden Verkehrstag das Produkt aus den Fahrplankosten, die laut der Liste der Entgelte 0,03 EUR für den SPFV mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“ und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV betragen, und der Anzahl der Kilometer der jeweiligen Trasse, für die das Angebot erstellt wird. Das Entgelt erhöht sich also zum einen mit der Länge der Trasse und zum anderen mit der Anzahl der betroffenen Verkehrstage.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9, 10, 11, 18 und 19 haben zu der Thematik Stellung genommen. Sie halten eine Deckelung auch der Entgelte für die Angebotserstellung entsprechend der zuletzt im TPS 2020 durch die Beschlusskammer ausgesprochenen Deckelung der Änderungs- und Stornierungsentgelte für zwingend notwendig. In ihrer Antwort vom 18.10.2019 auf die erste Anhörung vom 11.10.2019 wenden sich die Antragstellerinnen gegen eine Deckelung der Entgelte für die Angebotserstellung. Diese setze einen Anreiz, möglichst umfangreiche Trassenbestellungen auch hinsichtlich tatsächlich nicht benötigter Kapazitäten auszulösen, um möglicherweise die Chancen auf die Erteilung präferierter Kapazitäten zu erhöhen. Die Erstellung eines effizienten Netzfahrplans sei gefährdet, wenn nach der Angebotserstellung angebotene Kapazitäten kostengünstig abgelehnt werden könnten.

**II. 3.6.2.2 Rechtliche Anforderung**

Eine ausdrückliche Regelung der Angebotsentgelte sieht das ERegG nicht vor. Grundlage für die Erhebung von Angebotsentgelten ist daher die allgemeine Vorschrift des § 34 Abs. 3

Satz 1 ERegG. Danach ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen.

Prüfungskriterium im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit von Angebotsentgelten ist somit die Höhe der unmittelbar durch die Angebotserstellung verursachten Kosten.

### **II. 3.6.2.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung verstößt gegen § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG im tenorierten Umfang zu versagen ist.

Eine Bepreisung der Angebotserstellung kann nach § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG nur in Höhe der durch diese unmittelbar verursachten Kosten des Zugbetriebs erfolgen.

Die Berechnung des Entgeltes für die Angebotserstellung durch die Antragstellerinnen lässt sich als Aufwandsersatz beschreiben. Die Antragstellerinnen stellen die Kosten für die Fahrplanerstellung in Rechnung, welche sich in Folge der Nichtannahme der angebotenen Zugtrasse als frustrierte Aufwendungen darstellen, da insoweit keine Erlöse aus Trassenentgelten vereinnahmt werden können. Zur Kalkulation dieser Aufwendungen greifen sie auf die Bemessung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs zurück. Diese Grenzkostenermittlung basiert auf der Überlegung, in welchem Umfang die Kosten der Leistungserbringung stiegen, wenn die Verkehrsmengen um 10 % anwüchsen. In welchem Maße dabei Skaleneffekte Einfluss nehmen, konnte aufgrund der damit überhand nehmenden Komplexität nicht im Detail in die Ergebnisfindung einbezogen werden.

Grundsätzlich ist damit die Ermittlung der Grenzkosten ein geeignetes Instrument zur Bemessung der Entgelte. Aus Gründen der Praktikabilität können die Grenzkosten zur Bestimmung des jeweilig geleisteten Aufwandes dabei – wie auch bei der Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes als Entgeltbestandteil der regulären Nutzungsentgelte – teilweise pauschaliert werden.

Sofern sich daraus jedoch Verwerfungen ergeben, die die Attraktivität des Schienenverkehrs gefährden und damit die Zielsetzung des Eisenbahnrechts (vgl. § 3 ERegG) verfehlen, ist eine Korrektur erforderlich. In solchen Fällen, in denen vergleichbare Zugfahrten für mehrere Verkehrstage beantragt werden, muss nicht jede einzelne Zugfahrt in vollem Umfang mit einem gleich hohen Aufwand in den Fahrplan eingepflegt werden. Hier kann die einmal angelegte Zugfahrt in weiten Teilen mit geringem Aufwand vervielfältigt und unterschiedlichen Tagen zugeordnet werden. Dadurch weist der Aufwand bei der Fahrplankonstruktion in Hinblick auf die Anzahl der Verkehrstage einen degressiven Kostenverlauf auf. Ganze Trassenpakete zu bearbeiten, verursacht einen geringeren Aufwand je Einzeltrasse als eine individuelle Bearbeitung jeder einzelnen Trasse.

Bei der Bemessung der Entgelte für die Angebotserstellung wurde dieser degressive Effekt jedoch weitgehend außer Acht gelassen. Daher kommt es zu vergleichsweise hohen Entgelten für die Angebotserstellung in Fällen, in denen ganze Trassenpakete nicht abgenommen werden, die mehrere Verkehrstage umfassen. Da die Vernachlässigung der Degression zu überaus hohen Ausreißern bei den Entgelten für die Angebotserstellung führen kann, die insbesondere im Schienengüterverkehr nicht gänzlich vermieden werden könnten, weil kurzfristige Absagen der Spediteure hier üblich sind, ist eine entsprechende Korrektur notwendig.

Damit ist ein solches Entgelt genehmigungsfähig ist, wodurch den Antragstellerinnen der frustrierte Aufwand der Fahrplanerstellung ersetzt wird, ist zwar eine pauschalierende Betrachtung aus Gründen der Praktikabilität geboten, der tatsächlich degressive Verlauf der

Grenzkosten jedoch stets zu beachten. Hierfür erscheinen die festgelegten Kappungsgrenzen geeignet.

Im Übrigen bleibt es jedoch bei den von den Antragstellerinnen aufgestellten Regelungen zu den Tatbeständen und der Berechnungsweise sowie den Ausgangswerten (Fahrplankosten). Es ist daher nicht zu befürchten, dass den Antragstellerinnen in Folge der Entscheidung der Beschlusskammer Einnahmen fehlten, die sie zur Deckung ihrer Kosten benötigten. Denn es stellten die Beträge, die ihr ohne eine Kappungsgrenze zukämen, vielmehr einen Überschuss dar, weil der Degressionseffekt, der verringern auf ihre Kosten einwirkt, diesen Beträgen nicht zugrunde gelegt wurde.

Als Kappungsgrenze bietet sich eine Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingreift, in denen ein überdurchschnittlich hohes Entgelt für die Angebotserstellung zu zahlen wäre, weil überdurchschnittlich viele Verkehrstage in einem Bestellzusammenhang zueinander stehen, der eine Vereinzelung bei der Stornierung nicht erlaubt. In allen sonstigen Fällen bleibt es bei dem von den Antragstellerinnen vorgesehenen Stornierungsentgelt.

Aufgrund der Gespräche mit den Antragstellerinnen in den letzten Jahren, insbesondere in dem unter dem Geschäftszeichen 10.050-13-336 geführten Verfahren, sowie aufgrund der Erkenntnisse im Rahmen der Marktbeobachtung geht die Kammer von nachstehender Datengrundlage aus. Die Betrachtung ist dabei auf den Netzfahrplan zu beschränken, da im Gelegenheitsverkehr überwiegend Einzeltrassen bestellt werden. Durch ihre Einbeziehung würde ansonsten ein zu niedriger Mittelwert im Hinblick auf die Anzahl der mit einer Trasse verbundenen Verkehrstage ermittelt.

**Tabelle 26 – Grundlage Kappungsgrenze Angebotserstellung**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		664.402.643	261.569.010
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]	57.540	180.987	827.342
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		62.547	20.618
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		13.058.528	2.294.249
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]	264	51	114
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]	83	209	111
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,03	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Entgelt Angebotserstellung [€]	654	425	507

Die Herleitung der Kappungsgrenze ergibt sich aus der in Tabelle 26 dargestellten Datengrundlage. Die durchschnittliche Trassenlänge (E) erhält man, in dem die Betriebsleistung (A) durch die Anzahl der Trassen (D) dividiert wird. Die Anzahl der Verkehrstage (F) erhält man, indem die Anzahl der Trassen (D) durch die Anzahl der Bestellungen pro Jahr im Netzfahrplan (C) dividiert wird.

Legt man der Berechnung des Angebotsentgeltes nun die Durchschnittswerte der beiden das Ergebnis bestimmenden Faktoren „Trassenlänge“ und „Anzahl der Verkehrstage“ zugrunde, so ergeben sich unter Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen beantragten Angebotsentgeltes pro Trassenkilometer in Höhe von 0,03 EUR für den SPFV, mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“, und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV die Werte, die als Obergrenze des Angebotsentgeltes anzusehen sind. Die Beträge werden erneut zugunsten der Antragstellerinnen auf volle Euros aufgerundet (SPFV: 654 EUR, SPNV: 425 EUR, SGV: 507 EUR).

Hinzuweisen ist noch darauf, dass bei der Berechnung auch bezüglich der Betriebsleistung (A) und der Anzahl der Trassen (D) alternativ ausschließlich auf Netzfahrplantrassen abgestellt werden könnte. Die Beschlusskammer hatte um Übersendung entsprechender Daten gebeten. Die Antragstellerinnen hatten dargelegt, keine diesbezüglichen Daten vorliegen zu haben bzw. herleiten zu können. Die Abgrenzung der Werte für den Netzfahrplan sei beispielsweise problematisch, weil sich der technische Vertragszustand der Werte für den Netzfahrplan nach kunden- oder netzausgelösten Anpassungen ändern könne.

Bezüglich der durchschnittlichen Trassenlänge ( $E = \text{Quotient aus A und D}$ ) ist allerdings anzunehmen, dass die Berechnungsunschärfe des Verfahrens aus Tabelle 26 gering sein dürfte. Es ist anzunehmen, dass die durchschnittliche Trassenlänge von Netzfahrplantrassen (je Verkehrsdienst) gegenüber der durchschnittliche Trassenlänge bei Berücksichtigung sämtlicher Trassen (je Verkehrsdienst) vergleichbar sein dürfte. Bezüglich der Berechnung der Anzahl der Trassen pro Bestellung ( $F = \text{Quotient aus D und C}$ ) könnte alternativ zur vorgenommenen Berechnung angenommen werden, dass sämtliche Bestellungen im Gelegenheitsverkehr ( $= B - C$ ) nur aus je einer Trasse bestehen würden und sich daraus wiederum die benötigte Anzahl an Trassen im Netzfahrplan ableiten ließe ( $= D$  abzüglich der soeben errechneten Größe). Dies würde zu niedrigeren Kappungsgrenzen führen (SPFV: 593 EUR, SPNV: 421 EUR, SGV: 329 EUR). Einerseits haben die Antragstellerinnen auch nach Hinweis der Beschlusskammer auf eine möglicherweise vereinfachte Abschätzung der Daten keine entsprechenden Angaben übermittelt und somit nicht dargelegt, dass gegebenenfalls niedrigere oder höhere Kappungsgrenzen festzulegen seien. Andererseits scheint nachvollziehbar, dass zumindest eine detaillierte Darlegung der in Rede stehenden Größen problembehaftet sein könnte. In Abwägung der beiden dargestellten Berechnungsalternativen erfolgte die Herleitung deshalb – zugunsten der Antragstellerinnen und konsistent zu den Vorjahresverfahren – wie in Tabelle 26 dargelegt unter der Unschärfe der entsprechend gebildeten Quotienten. Die Ausführungen gelten für die übrigen Kappungsgrenzen (vgl. Abschnitt II. 3.6.3, Abschnitt II. 3.6.4 und Abschnitt II. 3.6.5) in identischer Weise.

Gleichwohl erwägt die Beschlusskammer in zukünftigen Genehmigungsverfahren etwaige Kappungsgrenzen bei Angebots-, Änderungs- und Stornierungsentgelten anhand der zuvor dargestellten alternativen Berechnungsmethodik zu bestimmen, um möglicherweise verbleibende Berechnungsunschärfen zu vermeiden. Hierfür sollen die Antragstellerinnen eine prüf-fähige Dokumentation auch der Werte für die Betriebsleistung und die Anzahl der Trassen gesondert für Netzfahrplantrassen erstellen und für zukünftige Genehmigungsverfahren vorhalten. Die Beschlusskammer hat diesem Dokument weitere Hinweise für eine solche Dokumentation hinter dem Beschlussteil angefügt.

Sofern die Antragstellerinnen der Auffassung sein sollten, dass ihnen in Einzelfällen ein entstandener Schaden durch das genehmigte Entgelt ausnahmsweise nicht vollständig ausgeglichen wird, können sie einen überschießenden Schaden auch ohne konkrete Regelungen in den SNB unter Rückgriff auf die allgemeinen Regeln des BGB liquidieren. Es obliegt ihnen dann allerdings, im Einzelfall den Nachweis über den entstandenen Schaden und die ersparten Eigenaufwendungen zu erbringen.

### **II. 3.6.3 Änderungsentgelte**

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Änderungsentgelt, insoweit es einen Betrag von 654 EUR im SPFV, 425 EUR im SPNV und 507 EUR im SGV übersteigt.

Die Regelung in Ziffer 6.4.8.1 der SNB wird hierzu wie folgt gefasst (Ergänzung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

**SNB Ziffer 6.4.8.1 Änderungen**

[...] Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV. [...]

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG i. V. m. § 39 Abs. 1 ERegG und § 45 ERegG.

**II. 3.6.3.1 Beabsichtigte Regelung**

Die Bemessung der Änderungsentgelte in Ziffer 6.4.8.1 der SNB 2021 entspricht der Berechnungslogik, welche bereits dem Antrag zum sog. TPS 2019 zu den Stornierungsentgelten zugrunde lag.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnenunter Ziffer 6.4.8.1 der SNB 2021 (wörtlicher Auszug):

**SNB Ziffer 6.4.8.1 Änderungen**

[...] Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Zu bezahlen ist also das Produkt aus den Fahrplankosten, die laut der Liste der Entgelte 0,03 EUR für den SPFV, mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“, und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV betragen, und der Anzahl der Kilometer der jeweiligen Trasse, die geändert wird. Das Entgelt erhöht sich also erstens mit der Länge der Trasse und zweitens mit der Anzahl der betroffenen Verkehrstage. Erfolgt die Änderung erst nach dem 30. Tag vor dem geplanten Verkehrstag, kommt nicht das Änderungsentgelt, sondern das erhöhte Stornierungsentgelt zum Tragen. Das erhöhte Stornierungsentgelt ergibt sich als Prozentwert des Trassenpreises.

Die auf Betreiben der Beschlusskammer bereits im letztjährigen Genehmigungsverfahren vorgesehene Erheblichkeitsschwelle, nach der ein Änderungsentgelt nicht erhoben wird, wenn im SPV die Trasse nur in einem Zeitfenster von +/- 3 Minuten bzw. im SGV von +/- 30 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird, ist im hiesigen Verfahren bereits von den Antragstellerinnen beantragt.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9, 10, 11, 18 und 19 haben zu der Thematik Stellung genommen. Die Hinzugezogenen kritisieren einheitlich die Streichung einer Deckelung der Ände-

rungsentgelte, wie sie von der Beschlusskammer schon in der letztjährigen Genehmigung eingeführt worden war.

### **II. 3.6.3.2 Rechtliche Anforderungen**

Eine ausdrückliche Regelung der Änderungsentgelte sieht das ERegG nicht vor. Grundlage für die Erhebung von Änderungsentgelten ist daher die allgemeine Vorschrift des § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG. Danach ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen.

Prüfungskriterium im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit von Änderungsentgelten ist somit die Höhe der unmittelbar durch die Änderungen verursachten Kosten.

### **II. 3.6.3.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung verstößt gegen § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG im tenorierten Umfang zu versagen ist.

Eine Bepreisung von Änderungen kann nach § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG nur in Höhe der durch diese unmittelbar verursachten Kosten des Zugbetriebs erfolgen.

Grundsätzlich ist damit erneut die Ermittlung der Grenzkosten ein geeignetes Instrument zur Bemessung der Entgelte. Aus Gründen der Praktikabilität können die Grenzkosten zu Bestimmung des jeweilig geleisteten Aufwandes dabei – wie auch bei der Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes als Entgeltbestandteil der regulären Nutzungsentgelte – teilweise pauschaliert werden.

Sofern sich daraus jedoch Verwerfungen ergeben, die die Attraktivität des Schienenverkehrs gefährden und damit die Zielsetzung des Eisenbahnrechts (vgl. § 3 ERegG) verfehlen, ist eine Korrektur erforderlich. Davon ist auch hier auszugehen, da die Vernachlässigung der Degression zu überaus hohen Ausreißern auch bei den Änderungsentgelten führt.

Ausgehend von den obigen Ausführungen zur Begründung von Angebotsentgelten, anhand derer die Genehmigungsfähigkeit von Entgelten für die Angebotserstellung hergeleitet wurde, ist damit ein solches Änderungsentgelt genehmigungsfähig, das den Antragstellerinnen den entstandenen Aufwand ersetzt. Dieser lässt sich ausdrücken als Differenz zwischen dem üblicherweise anfallenden Aufwand und den Einsparungen beim Nutzungsausfall. Der Aufwand ist jedoch um den Degressionseffekt zu bereinigen bzw. es ist eine Kappung vorzunehmen, um stark überhöhte Änderungsentgelte auszuschließen.

Im Übrigen bleibt es erneut bei den von den Antragstellerinnen aufgestellten Regelungen zu den Tatbeständen und der Berechnungsweise sowie den Ausgangswerten (Fahrplankosten). Es ist daher nicht zu befürchten, dass den Antragstellerinnen in Folge der Entscheidung der Beschlusskammer Einnahmen fehlten, die sie zur Deckung ihrer Kosten benötigten. Denn es stellten die Beträge, die ihr ohne eine Kappungsgrenze zukäme, vielmehr einen Überschuss dar, weil der Degressionseffekt, der verringernd auf ihre Kosten einwirkt, diesen Beträgen nicht zugrunde gelegt wurde.

Als Kappungsgrenze bietet sich erneut die Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingreift, in denen ein überdurchschnittlich hohes Änderungsentgelt zu zahlen wäre. In allen sonstigen Fällen bleibt es bei dem von den Antragstellerinnen vorgesehenen Änderungsentgelt. Die Betrachtung ist dabei auf den Netzfahrplan zu beschränken, da im Gelegenheitsverkehr überwiegend Einzeltrassen bestellt werden. Durch ihre Einbeziehung würde ansonsten ein zu niedriger Mittelwert im Hinblick auf die Anzahl der mit einer Trasse

verbundenen Verkehrstage ermittelt. Die nachfolgenden Berechnungen der Kappungsgrenze entsprechen denen zum Angebotsentgelt.

**Tabelle 27 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungsentgelte**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		664.402.643	261.569.010
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]	57.540	180.987	827.342
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		62.547	20.618
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		13.058.528	2.294.249
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]	264	51	114
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]	83	209	111
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,03	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Änderungsentgelte [€]	654	425	507

Analog zur Herleitung der Kappungsgrenze beim Angebotsentgelt ergibt sich die in Tabelle 27 dargestellte Datengrundlage. Die durchschnittliche Trassenlänge (E) erhält man, indem die Betriebsleistung (A) durch die Anzahl der Trassen (D) dividiert wird. Die Anzahl der Verkehrstage (F) erhält man, indem die Anzahl der Trassen (D) durch die Anzahl der Bestellungen pro Jahr im Netzfahrplan (C) dividiert wird.

Legt man der Berechnung des Änderungsentgeltes nun die Durchschnittswerte der beiden das Ergebnis bestimmenden Faktoren „Trassenlänge“ und „Anzahl der Verkehrstage“ zugrunde, so ergeben sich unter Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen beantragten Angebotsentgeltes pro Trassenkilometer in Höhe von 0,03 EUR für den SPFV, mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“, und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV erneut die bereits zum Angebotsentgelt ermittelten Werte, die auch als Obergrenze des Änderungsentgeltes anzusehen sind. Die Beträge werden erneut zugunsten der Antragstellerinnen auf volle Euros aufgerundet (SPFV: 454 EUR, SPNV: 425 EUR, SGV: 507 EUR).

Sofern die Antragstellerinnen der Auffassung sein sollten, dass ihnen in Einzelfällen ein entstandener Schaden durch das genehmigte Entgelt ausnahmsweise nicht vollständig ausgeglichen wird, können sie einen überschießenden Schaden auch ohne konkrete Regelungen in den SNB unter Rückgriff auf die allgemeinen Regeln des BGB liquidieren. Es obliegt ihnen dann allerdings, im Einzelfall den Nachweis über den entstandenen Schaden und die ersparten Eigenaufwendungen zu erbringen.

### II. 3.6.4 Stornierungsentgelte

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Mindeststornierungsentgelt, soweit es einen Betrag von 654 EUR im SPFV, 425 EUR im SPNV und 507 EUR im SGV übersteigt.

Die Regelung in Ziffer 6.4.8.2 der SNB wird wie folgt gefasst (Ergänzung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

**SNB Ziffer 6.4.8.2 Mindeststornierungsentgelt**

[...] Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Mindeststornierungsentsgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Mindeststornierungsentsgelt beträgt maximal 654 € im SPFV, 425 € im SPNV und 507 € im SGV. [...]

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 40 Abs. 1 Satz 1 bis 2 ERegG i. V. m. § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

### II. 3.6.4.1 Beabsichtigte Regelung

Bereits im Verfahren zum sog. TPS 2020 ist die entsprechende Regelung der Antragstellerinnen von der Beschlusskammer beanstandet worden, soweit das Mindeststornierungsentsgelt die damals festgelegten Höchstbeträge je Verkehrsart überstieg.

Bei der Bemessung der Stornierungsentgelte in Ziffer 6.4.8 der SNB 2020 haben die Antragstellerinnen erneut die Erkenntnisse der Ermittlung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (uKZ) in die Festlegung der Stornierungsentgelte einfließen lassen. Die uKZ für den SPNV wurden im Antrag systematisch analog zu den unbeanstandeten uKZ im SPFV (vgl. Abschnitt II. 3.3.5) und SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.2) ermittelt und ausgewiesen und waren ebenfalls nicht zu beanstanden. Das Vorgehen unter Einbezug der Erkenntnisse aus der Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes entspricht erneut der Berechnungslogik, welche bereits dem vorangegangenen Antrag zum sog. TPS 2020 zugrunde lag.

Nach dem Antrag wird erneut zwischen dem Mindeststornierungsentsgelt und erhöhten Stornierungsentgelten im Falle kurzfristiger Stornierungen unterschieden. Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen entsprechend Ziffer 6.4.8 der SNB 2020 folgende Ausgestaltung (sinnwahrende Zusammenfassung):

**Tabelle 28 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt**

<b>Zeitraum</b>	<b>Regelung</b>
mehr als 30 Tage vor Abfahrt	Mindeststornierungsentsgelt je Tag (laut Formel [s. u.]
30 bis einschließlich 5 Tage vor Abfahrt	15 % v. TP abzgl. ersparte unmittelbare Kosten des Zugbetriebs
4 Tage bis 24 Stunden vor Abfahrt	30 % v. TP abzgl. ersparte unmittelbare Kosten des Zugbetriebs
unter 24 Stunden vor Abfahrt	80 % v. TP abzgl. ersparte unmittelbare Kosten des Zugbetriebs

Sodann unter Ziffer 6.4.8.2 der beantragten SNB 2021 (wörtlicher Auszug):

[...] Das Mindeststornierungsentsgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Mindeststornierungsentsgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Zu bezahlen ist also mit Blick auf das Mindeststornierungsentsgelt („mehr als 30 Tage vorher“) das Produkt aus den Fahrplankosten, die laut der Liste der Entgelte 0,03 EUR für den SPFV, mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“, und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV betragen, und der Anzahl der Kilometer der jeweiligen Trasse, die storniert wird. Das Entgelt erhöht sich also einmal mit der Länge der Trasse und zweitens mit der Anzahl der betroffenen Verkehrstage. Erfolgt die Stornierung erst nach

dem 30. Tag vor dem geplanten Verkehrstag, kommt nicht das Mindeststornierungsentgelt, sondern das erhöhte Stornierungsentgelt zum Tragen. Das erhöhte Stornierungsentgelt ergibt sich als Prozentwert des Trassenpreises, der um ersparte Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, reduziert wird. Erspart werden dabei nicht die unmittelbar für die Bereiche „Fahrplan“ sowie „Betrieb ohne Instandhaltung“ anfallenden Kosten.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 9, 10, 11, 18 und 19 haben zu der Thematik Stellung genommen. Die Hinzugezogenen kritisieren insbesondere die Streichung einer Deckelung der Mindeststornierungsentgelte, wie sie von der Beschlusskammer schon in der letztjährigen Genehmigung eingeführt worden war.

#### **II. 3.6.4.2 Rechtliche Anforderungen**

Grundlage für die Erhebung von Stornierungsentgelten ist § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG. Danach kann ein Betreiber der Schienenwege ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Das Entgelt ist danach insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft.

Durch ein Stornierungsentgelt kann grundsätzlich ein Anreiz für die effiziente Nutzung von Schienenwegkapazität gesetzt werden, indem verhindert wird, dass Kapazität „auf Vorrat“ bestellt und zugewiesen wird, welche tatsächlich in diesem Umfang nicht genutzt werden wird. Für die Beurteilung der Angemessenheit der Stornierungsentgelte kommt es hingegen nicht allein darauf an, dass von den Stornierungsentgelten Anreize ausgehen, Stornierungen von zugewiesenen Zugtrassen zu vermeiden. Es wären der Höhe eines Stornierungsentgeltes sonst keinerlei Grenzen gesetzt. Die Funktionsweise eines Anreizes besteht nämlich darin, dass er mit höheren Beträgen zunimmt. Je höher ein zu zahlendes Entgelt, desto höher ist auch der Anreiz, die Zahlung zu vermeiden. So ließen sich etwa bei einem Stornierungsentgelt in Höhe des eigentlichen Trassenentgeltes zwar Stornierungen vermeiden, da auch im Falle der Stornierung ein Entgelt in gleicher Höhe zu entrichten wäre. Die EVU würden daher von der Bestellung eventuell nicht benötigter Zugtrassen absehen. Doch könnte ein derart bemessenes Stornierungsentgelt im Ergebnis auch Anreize setzen, die dem Ziel einer effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität entgegenlaufen. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn die betroffenen EVU nicht nur leichtfertige Kapazitätsreservierungen „auf Vorrat“, sondern auch Stornierungen bei unvorhersehbaren Zwischenfällen vermeiden würden, da anstelle solcher (kostenintensiven) Stornierungen die zugewiesene Zugtrasse ohne wirtschaftlichen Nachteil auch ohne Stornierung schlicht ungenutzt bleiben könnte. Die Zielrichtung des Eisenbahnrechts würde damit erkennbar verfehlt. In Fällen, in denen die Kapazität aufgrund von unvorhergesehenen Zwischenfällen nicht sinnvoll genutzt werden kann, ist gerade die Stornierung und die damit gegebene Möglichkeit einer anderweitigen Zuweisung der Kapazität effizient. Dies gilt umso mehr, je frühzeitiger eine Stornierung erfolgt und je wahrscheinlicher damit die Möglichkeit einer anderweitigen Zuweisung der frei gewordenen Schienenwegkapazität ist. Bei der Beurteilung der Anreizwirkung des Mindeststornierungsentgeltes – welches anders als das erhöhte Stornierungsentgelt bei frühzeitigen Stornierungen anfällt – ist daher zu berücksichtigen, dass dieses keine Höhe erreichen darf, welche verhindern würde, dass nutzlos gewordene Zugtrassen storniert würden. Andernfalls drohte gerade ein Effizienzverlust durch Nichtnutzung zugewiesener Schienenwegkapazität, den der Gesetzgeber durch die Regelung in § 40 ERegG gerade verhindern wollte.

Dies hat der Gesetzgeber auch in seiner Begründung zu § 40 ERegG zum Ausdruck gebracht (vgl. BT Drs. 18/8334 vom 04.05.2016, S. 202). Dort heißt es:

„Die Nichtnutzung von zugewiesener Schienenwegkapazität führt zu einer Schwächung des Verkehrssystems Eisenbahn, da die Kapazität unter Umständen von anderen Zugangsberechtigten zur Erbringung von Verkehrsdiensten genutzt worden wäre. Um Missbrauch vorzubeugen, sieht die Regelung daher vor, dass angemessene Entgelte trotz Nichtnutzung von Trassen (...) erhoben werden müssen.“

Der Zweck von § 40 Abs. 1 ERegG besteht also darin, einer Schwächung des Verkehrssystems durch missbräuchlich blockierte Kapazitäten entgegenzuwirken, indem Entgelte auch für den Fall zugelassen werden, in dem eine bereits geplante Nutzung entfällt. Solche Entgelte in ihrer Höhe nicht zu begrenzen, stünde allerdings gleichermaßen dem erklärten Zweck (keine Schwächung des Systems) entgegen, wie auch dem von den Antragstellerinnen anerkannten Übermaßverbot. Soweit für die Beurteilung der Angemessenheit des Mindeststornierungsentgeltes auf die Anreizwirkung zur effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität abzustellen ist, erscheint damit ein Entgelt nur insoweit als angemessen, als dass es zwar geeignet ist, leichtfertige Kapazitätsreserven „auf Vorrat“ zu verhindern, es hingegen keine prohibitive Wirkung bezüglich der Stornierungen selbst entwickelt.

Bei der Bemessung der angemessenen Höhe des Mindeststornierungsentgeltes kommt es zudem nicht ausschließlich auf eine optimale Anreizwirkung für eine effiziente Schienenwegnutzung an. Vielmehr bildet diese nur den äußeren Rahmen dessen, was als angemessen gelten kann. Es ist damit nur dann von einer Angemessenheit auszugehen, wenn nicht nur der gewünschte Anreiz gesetzt wird, sondern sich das Entgelt auch auf die erforderliche Höhe beschränkt.

Von einem solchen doppelten Ziel geht auch der Generalanwalt Paolo Mengozzi in seinem Schlussantrag vom 24.11.2016 in der Rechtssache C 489/15 – CTL Logistics GmbH gegen DB Netz AG – aus. Unter der Randnummer 46 heißt es dort nämlich (Hervorhebung nur hier):

„Was insbesondere die Entgelte betrifft, um die es im Ausgangsrechtsstreit geht, werden die Gerichte in diesem Zusammenhang darüber hinaus zu beachten haben, dass diese gemäß Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG angemessen sein müssen und Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität bieten sollen.“

Dieser Auffassung folgt auch die Beschlusskammer. Nach § 40 Abs. 1 Satz 2 ERegG ist das Entgelt für nicht in Anspruch genommene Schienenwegkapazität nur „insbesondere“ angemessen, wenn es die bezweckten Anreize setzt. Der nationale Gesetzgeber hat durch diese Formulierung zum Ausdruck gebracht, dass die Anreizwirkung zwar ein bedeutendes, jedoch nicht notwendigerweise auch das einzige Kriterium für die Beurteilung der Angemessenheit darstellen soll. Auch in Anbetracht der Tatsache, dass § 40 Abs. 1 ERegG der Umsetzung von Art. 36 Sätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU dient, kann nicht alleinig auf eine Anreizsetzung zur effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität abgestellt werden. Dort wird die Anreizwirkung nämlich nicht als Kriterium der Angemessenheit vorgegeben, sondern es wird, nachdem in Satz 1 von einem angemessenen Entgelt die Rede ist, in Satz 2 schlicht festgestellt, dass dieses Entgelt auch Anreize schafft.

Der durch das Kriterium der Anreizwirkung gesteckte Rahmen ist daher unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit auszufüllen. Dabei gilt, dass bereits ein geringes Stornierungsentgelt einen wirksamen Anreiz zur Vermeidung von leichtfertigen Kapazitätsreservierungen setzen kann. Ein Antrag auf Zuweisung von Schienenwegkapazität bloß „auf Vorrat“ stellt für die EVU bereits dann ein wirtschaftlich nicht mehr sinnvolles Verhalten dar, wenn die zugewiesene Trasse tatsächlich nicht wirtschaftlich genutzt werden kann und hierfür dennoch ein

– wenn auch geringeres – Stornierungsentsgelt zu entrichten ist. Andererseits erscheint es unmittelbar einsichtig, dass ein Mindeststornierungsentsgelt mindestens die Höhe der frustrierten Aufwendungen der Antragstellerinnen für die Fahrplanerstellung umfasst. Dieser, den Antragstellerinnen entstandene Aufwand kann infolge der Stornierung nunmehr nicht über das Trassenentsgelt vereinnahmt werden. In Hinblick darauf, dass andererseits eine möglichst frühzeitige Stornierung tatsächlich nicht benötigter Zugtrassen für eine effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität erforderlich ist, erscheint ein Mindeststornierungsentsgelt als angemessen, das über diese unmittelbar verursachten Kosten der nutzlos zugewiesenen Schienenwegkapazität wiederum auch nicht hinausgeht.

#### **II. 3.6.4.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung über die Höhe des Mindeststornierungsentsgelts verstößt gegen § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie § 39 Abs. 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG im tenorierten Umfang zu versagen ist.

Die Berechnung des Mindeststornierungsentsgeltes der Antragstellerinnen lässt sich als Aufwandsersatz beschreiben. Die Antragstellerinnen stellen die frustrierten Aufwendungen für die Fahrplanerstellung in Rechnung. Zur Kalkulation dieser Aufwendungen greifen sie auf die Bemessung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs zurück. Diese Grenzkostenermittlung basiert auf der Überlegung, in welchem Umfang die Kosten der Leistungserbringung stiegen, wenn die Verkehrsmengen um 10 % anwüchsen. In welchem Maße dabei Skaleneffekte Einfluss nehmen, konnte aufgrund der damit überhand nehmenden Komplexität nicht im Detail in die Ergebnisfindung einbezogen werden.

Grundsätzlich scheint die Ermittlung der Grenzkosten ein geeignetes Instrument zur Bemessung der Entgelte zu sein. Aus Gründen der Praktikabilität können die Grenzkosten zur Bestimmung des jeweilig geleisteten Aufwandes dabei – wie auch bei der Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes als Entgeltbestandteil der regulären Nutzungsentgelte – teilweise pauschaliert werden.

Sofern sich aus der Bemessung des Mindeststornierungsentsgeltes anhand einer gänzlich pauschalierten Betrachtung der nutzlos entstandenen Grenzkosten jedoch Verwerfungen ergeben, die die Attraktivität des Schienenverkehrs gefährden und damit die Zielsetzung des Eisenbahnrechts (vgl. § 3 ERegG) verfehlen, ist eine Korrektur geboten. In den Fällen, in denen vergleichbare Zugfahrten für mehrere Verkehrstage beantragt werden, muss nicht jede einzelne Zugfahrt in vollem Umfang mit einem gleich hohen Aufwand in den Fahrplan eingepflegt werden. Hier kann die einmal angelegte Zugfahrt in weiten Teilen mit geringem Aufwand vervielfältigt und unterschiedlichen Tagen zugeordnet werden. Dadurch weist der Aufwand bei der Fahrplankonstruktion einen degressiven Effekt auf. Ganze Trassenpakete zu bearbeiten, verursacht einen geringeren Aufwand je Einzeltrasse als eine individuelle Bearbeitung jeder einzelnen Trasse.

Bei der Bemessung der Stornierungsentgelte wurde dieser degressive Effekt jedoch weitgehend außer Acht gelassen. Daher kommt es zu vergleichsweise hohen Stornierungsentgelten in Fällen, in denen ganze Trassenpakete storniert werden, die mehrere Verkehrstage umfassen. Da die Vernachlässigung der Degression zu überaus hohen Ausreißern bei den Stornierungsentgelten führt, die insbesondere im Schienengüterverkehr nicht gänzlich vermieden werden könnten, weil kurzfristige Absagen der Spediteure hier an der Tagesordnung sind, ist eine entsprechende Korrektur notwendig.

Neben der finanziellen Überlastung der EVU wären weitere negative Folgen für den Schienenverkehr zu befürchten. Die Aussicht auf hohe Stornierungsentgelte könnte die Zugangs-

berechtigten veranlassen, anstatt frühzeitig Trassen im Netzfahrplan zu beantragen, dies erst kurzfristig im Gelegenheitsverkehr zu tun. Damit stiege die Anzahl an Trassen, die nachträglich in einen bestehenden Fahrplan integriert werden müssten. Dies erhöhte zum einen den Aufwand sowohl bei den Zugangsberechtigten als auch bei den Antragstellerinnen und würde zum anderen bewirken, dass sich die Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten vom Optimum entfernte, weil z. B. nur noch mit Restkapazitäten gearbeitet werden kann oder weil das Konfliktlösungsverfahren im Gelegenheitsverkehr, in dem die Reihenfolge der Anträge entscheidend ist, keine Anwendung findet.

Damit ist ein solches Entgelt angemessen, das den Antragstellerinnen den mit dem Nutzungsausfall entstehenden Aufwand ersetzt, wobei zwar eine pauschalierende Betrachtung aus Gründen der Praktikabilität geboten ist, der tatsächlich degressive Verlauf der Grenzkosten jedoch zu beachten ist. Hierfür erscheinen die festgelegten Kappungsgrenzen des Mindeststornierungsentgeltes geeignet.

Im Übrigen bleibt es erneut bei den von den Antragstellerinnen aufgestellten Regelungen zu den Tatbeständen und der Berechnungsweise sowie den Ausgangswerten (Fahrplankosten). Es ist daher nicht zu befürchten, dass den Antragstellerinnen in Folge der Entscheidung der Beschlusskammer Einnahmen fehlten, die sie zur Deckung ihrer Kosten benötigten. Denn es stellten die Beträge, die ihr ohne eine Kappungsgrenze zukäme, vielmehr einen Überschuss dar, weil der Degressionseffekt, der verringern auf ihre Kosten einwirkt, diesen Beträgen nicht zugrunde gelegt wurde.

Als Kappungsgrenze bietet sich erneut eine Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingriffe, in denen ein überdurchschnittlich hohes Mindeststornierungsentgelt zu zahlen wäre, weil überdurchschnittlich viele Verkehrstage in einem Bestellzusammenhang zueinander stünden, der eine Vereinzelung bei der Stornierung nicht erlaubte. In allen sonstigen Fällen bliebe es bei dem von den Antragstellerinnen vorgesehenen Stornierungsentgelt. Aufgrund der Gespräche mit den Antragstellerinnen in den letzten Jahren, insbesondere in dem unter dem Geschäftszeichen 10.050-13-336 geführten Verfahren, sowie aufgrund der Erkenntnisse im Rahmen der Marktbeobachtung geht die Kammer von nachstehender Datengrundlage aus. Die Betrachtung ist dabei auf den Netzfahrplan zu beschränken, da im Gelegenheitsverkehr überwiegend Einzeltrassen bestellt werden. Durch ihre Einbeziehung würde ansonsten ein zu niedriger Mittelwert im Hinblick auf die Anzahl der mit einer Trasse verbundenen Verkehrstage ermittelt.

**Tabelle 29 – Grundlage Kappungsgrenze Stornierung**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		664.402.643	261.569.010
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]	57.540	180.987	827.342
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		62.547	20.618
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		13.058.528	2.294.249
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]	264	51	114
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]	83	209	111
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,03	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Mindeststornierungsentgelt [€]	654	425	507

Mit diesen Werten lässt sich die absolute Anzahl der Trassen und die Anzahl der Verkehrstage je Trasse berechnen. Die durchschnittliche Trassenlänge (E) erhält man, in dem die Betriebsleistung (A) durch die Anzahl der Trassen pro Jahr (D) dividiert wird. Die Anzahl der

Verkehrstage (F) erhält man, indem die Anzahl der Trassen (D) durch die Anzahl der Bestellungen pro Jahr im Netzfahrplan (C) dividiert wird.

Legt man der Berechnung des Mindeststornierungsentgeltes nun erneut die Durchschnittswerte der beiden das Ergebnis bestimmenden Faktoren „Trassenlänge“ und „Anzahl der Verkehrstage“ zugrunde, so ergeben sich unter Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen beantragten Mindeststornierungsentgeltes pro Trassenkilometer in Höhe von 0,03 EUR für den SPFV, mit Ausnahme des Marktsegmentes „Charter“, und 0,04 EUR für den SPNV, den SGV sowie für Charterverkehre im SPFV erneut die bereits zum Angebots- und Änderungsentgelt ermittelten Werte, die auch als Obergrenze des Mindeststornierungsentgeltes anzusehen sind. Die Beträge werden erneut zugunsten der Antragstellerinnen auf volle Euros aufgerundet (SPFV: 654 EUR, SPNV: 425 EUR, SGV: 507 EUR).

Sofern die Antragstellerinnen der Auffassung sein sollten, dass ihnen der entstehende Schaden nun nicht mehr vollständig ausgeglichen werde, können sie einen überschießenden Schaden erneut auch ohne konkrete Regelungen in den SNB unter Rückgriff auf die allgemeinen Regeln des BGB liquidieren. Es obliegt ihnen dabei, im Einzelfall den Nachweis anzutreten, dass eine weitere Vermarktung möglich gewesen wäre. Dies ist unproblematisch möglich, da sie ohnehin dazu verpflichtet sind, den Zugangsberechtigten Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität zur Verfügung zu stellen (vgl. § 40 Abs. 2 Satz 1 ERegG). Sie müssen weiter die ersparten Eigenaufwendungen nachweisen. Auch hierzu dürften sie – als Herrin der eigenen Kosten – in der Lage sein, zumal sie sich auch in den Verfahren vor den Zivilgerichten hinsichtlich ihrer Festsetzung der Stornierungsentgelte auf Erfahrungswerte der Bereiche Fahrplan und Kundenmanagement berufen haben (vgl. Urteil des OLG Düsseldorf vom 03.03.2010, Az. VI - U [Kart] 16/09, S. 23-24).

Darüber hinaus sieht die Beschlusskammer, wie schon in den vormaligen Genehmigungsverfahren, keinen Anlass zu einer Beanstandung auch des erhöhten Stornierungsentgeltes..

### **II. 3.6.5 Stornierung nach Streitbeilegung und Höchstpreis**

Die Beschlusskammer versagt, wie im Genehmigungsverfahren zum TPS 2020, die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte besondere Entgelt für Änderungen und Stornierungen von Trassen, die nach dem Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren vergeben wurden. Es gelten damit die allgemeinen Entgeltregelungen für Trassenänderungen und Stornierungen aus den SNB Ziffern 6.4.8.1 bis 6.4.8.3 auch für solche Trassen, die im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren vergeben wurden.

Die Regelung in Ziffer 6.4.8.4 der SNB wird hierzu wie folgt gefasst (Änderung hier durch Unterstreichung hervorgehoben):

**SNB Ziffer 6.4.8.4 ~~Prozentuale Entgeltsätze nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren~~ bleibt frei**

In diesem Zusammenhang war zugleich der Verweis auf die beanstandete Regelung aus Ziffer „4.6 Nichtnutzung und Stornierung“ zu streichen:

Ziffer 4.6 der SNB 2020 (Änderung durch Streichung hervorgehoben):

### **SNB Ziffer 4.6 Nichtnutzung und Stornierung**

[...]

Wegen der Stornierung von Trassen gilt Ziffer 6.4.8, 6.4.8.2, 6.4.8.3 und ~~6.4.8.4~~ SNB.

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 34 Abs. 3 Satz 1 und § 40 Abs. 1 Satz 1 bis 2 ERegG i. V. m. § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 45 ERegG.

#### **II. 3.6.5.1 Beabsichtigte Regelung**

Die beabsichtigte Regelung in Ziffer 6.4.8.4 sieht abhängig vom Zeitpunkt der Änderung oder Stornierung unterschiedliche prozentuale Entgeltsätze für Änderungen und Stornierungen von Trassen vor, welche im Wege des Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 und Ziffer 4.2.1.11 der SNB zugewiesen wurden. Die entsprechenden Entgelte berechnen sich analog zu denjenigen beim erhöhten Stornierungsentgelt als Prozentsatz des Trassenentgeltes abzüglich der durch die Änderung oder Stornierung ersparten Aufwendungen.

Eine weitestgehend inhaltsgleiche Regelung war zuvor bereits unter gleicher Ziffer in den SNB 2020 beanstandet worden.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen nach Ziffer 6.4.8.4 der SNB 2021 folgende Ausgestaltung (wörtliche Wiedergabe):

#### **6.4.8.4 Prozentuale Entgeltsätze nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren**

Für alle Änderungen und/oder Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11 der SNB zugewiesen wurden, gelten abweichend zu vorstehenden Ziffern folgende gesonderte prozentuale Entgeltsätze, es sei denn, die DB Netz AG hat die Änderung und/oder Stornierung verursacht.

<b>Zeitpunkt der Änderung / Stornierung</b>	<b>Prozentsatz von Berechnungsbasis</b>
bis einschließlich 5 Tage vor Abfahrt	15 %
4 Tage bis 24 Stunden vor Abfahrt	30 %
Ab 24 Stunden vor Abfahrt bis Abfahrt	80 %

Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 6.2 ausgewiesenen Stornierungsentgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das Entgelt für die geänderte und/oder stornierte Trasse je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

Entgelt je Verkehrstag = Trkm \* maßgebliches Stornierungsentgelt

Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB geändert und/oder storniert, wird das jeweilige Entgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert.

Zu bezahlen ist demnach für jeden betroffenen Verkehrstag ein feststehender prozentualer Anteil der Berechnungsbasis in Anhängigkeit vom Zeitpunkt der Änderung bzw. Stornierung. Wie auch im Falle des nicht zu beanstandenden erhöhten Stornierungsentgeltes nach Ziffer 6.4.8.3 der SNB ergibt sich die maßgebliche Berechnungsbasis aus den Trassenentgelten je Marktsegment abzüglich desjenigen Anteils der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, der in Folge der Änderung oder Stornierung ersparten wurde. Dementsprechend gleichen die sich aus Ziffer 6.4.8.4 der SNB ergebenden und in Anlage 6.2 ausgewiesenen Entgelte je Verkehrstag denjenigen des erhöhten Stornierungsentgeltes aus Ziffer 6.4.8.3 der SNB. Auch hinsichtlich der jeweiligen Prozentsätze wird dabei gleichermaßen ein Satz von 30 % der Berechnungsbasis für solche Änderungen oder Stornierungen berechnet, die 4 Tage bis 24 Stunden vor der Abfahrt liegen bzw. ein Satz von 80 % für solche Änderungen oder Stornierungen, die höchstens 24 Stunden vor Abfahrt vorgenommen werden.

### **II. 3.6.5.2 Rechtliche Anforderungen**

Eine ausdrückliche Regelung für Änderungs- oder Stornierungsentgelte für Trassen, die im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren vergeben wurden, sieht das ERegG nicht vor. Grundlage für die Erhebung der entsprechenden Entgelte ist daher erneut die allgemeine Vorschrift des § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG, soweit Änderungssachverhalte betroffen sind. Danach ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Soweit die hier gegenständlichen Trassen storniert werden, ist erneut § 40 Abs. 1 Sätze 1 und 2 ERegG maßgeblich. Das Entgelt ist danach insbesondere dann angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft, wobei eine Korrektur geboten ist, wo Verwerfungen drohen, die die Attraktivität des Schienenverkehrs gefährden und damit die Zielsetzung des Eisenbahnrechts (vgl. § 3 ERegG) verfehlen. Insoweit gilt das zum Änderungsentgelt und Mindeststornierungsentgelt Gesagte entsprechend.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 9, 11, 18 und 19 haben Bedenken gegen die Notwendigkeit einer besonderen Entgeltregelung für die Fälle einer Trassenänderung bzw. Stornierung von Trassen aus dem Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren geäußert und eine erneute Versagung der Genehmigung gefordert. Die Antragstellerinnen tragen vor, dass die besondere Entgeltregelung die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität sicherstelle. In Fällen einer Trassenvergabe im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren sei die betreffende Kapazität mehrfach bestellt worden, weshalb der Trassenwunsch eines Zugangsberechtigten abgelehnt werden musste. Dies rechtfertige die Anwendung eines erhöhten Stornierungsentgeltes in diesen Fällen.

### **II. 3.6.5.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung zu den besonderen Änderungs- und Stornierungsentgelten für Trassen, die im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren vergeben wurden, verstößt gegen § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG beziehungsweise gegen § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie § 39 Abs. 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG zu versagen ist.

Hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit der Änderungs- und Mindeststornierungsentgelte gilt zunächst das oben unter II. 3.6.3 und II. 3.6.4 Gesagte entsprechend. Ein demgegenüber erhöhtes Stornierungsentgelt nach Ziffer 6.4.8.3 der SNB für kurzfristige Trassenänderungen bzw. Trassenstornierungen wird von der Beschlusskammer zudem nicht beanstandet.

Soweit in den hier gegenständlichen Fällen nicht ohnehin bereits das erhöhte Stornierungsentgelt nach Ziffer 6.4.8.3 der SNB wegen der Kurzfristigkeit der betreffenden Änderungen oder Stornierungen eingreift, stellt eine Trassenvergabe im Streitbeilegungs- oder Höchst-

preisverfahren jedenfalls keinen weiteren Umstand dar, der eine von diesen allgemeinen Regelungen abweichende, besondere Entgeltregelung für Trassenänderungen oder Trassenstornierungen rechtfertigt.

In Hinsicht auf Änderungssachverhalte wird bereits nach den allgemeinen Regelungen zumindest der frustrierte Aufwand der Antragstellerinnen ersetzt. Eine darüber hinaus gehende Anreiz- oder Pönalwirkung ist schon gesetzlich durch den insoweit maßgeblichen § 34 Abs. 3 ERegG nicht vorgesehen. Auch in Hinblick auf Stornierungssachverhalte wird – wie zuvor unter II. 3.6.4 dieses Beschlusses ausgeführt – ein ausreichender Anreiz für eine effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität bereits durch das Mindeststornierungsentgelt erreicht. Es ist weder ersichtlich, dass dieser bereits durch das Mindeststornierungsentgelt erzielte Anreiz in den hier gegenständlichen Fällen ausnahmsweise geringer ausfallen würde, noch ist ersichtlich, dass in diesen Fällen ein besonderer Bedarf für einen gerade weitergehenden Anreiz bestünde.

Insbesondere folgt ein solchermaßen besonderer Bedarf auch nicht etwa aus der Tatsache, dass in den gegenständlichen Fällen einer Trassenvergabe nach dem Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren der Zugangswunsch eines anderen Zugangspetenten abgewiesen werden musste. Es ist gerade wesentypisch für das Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren, dass wegen der konfligierenden Zugangswünsche nur einem Zugangspetenten die begehrte Trasse angeboten werden kann, wobei die nach diesen Verfahren maßgeblichen Auswahlkriterien gesetzlich nach § 52 Abs. 7 und 8 ERegG vorgegeben sind. Neben der finanziellen Überlastung der EVU wären durch das beantragte besondere Entgelt damit weitere negative Folgen für den Schienenverkehr zu befürchten. Denn würde in Fällen der Trassenvergabe nach diesen Verfahren zusätzlich stets ein besonderes Änderungs- oder Stornierungsentgelt erhoben werden können, könnte das diese gesetzlich vorgesehenen Auswahlkriterien bei konfligierenden Trassenwünschen unterlaufen. Die Aussicht auf höhere Stornierungsentgelte könnte einzelne Zugangsberechtigte veranlassen, von einer Inanspruchnahme der gesetzlichen Instrumente zur Konfliktbewältigung von vornherein abzusehen. Eine derartige prohibitive Wirkung in Hinblick auf die Durchführung der Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren stünde hingegen in erkennbarem Widerspruch zur gesetzgeberischen Intention.

## **II. 3.6.6 LA-TPS nach § 35 Abs. 2 ERegG**

Die Bundesnetzagentur genehmigt die von den Antragstellerinnen beabsichtigte Aufhebung der lärmabhängigen Entgeltkomponente und die Abwicklung letzter Bonusauszahlungen (Ziffern 6.1.6.2 und 6.2.1.8.2 der SNB).

### **II. 3.6.6.1 Beabsichtigte Regelung**

Die bisherige Regelung in Ziffer 6.3.2.3 der SNB lautete:

#### **6.3.2.3 Lärmabhängige Entgeltkomponente [SNB 2020]**

Der Aufschlag beträgt 7 Prozent des Entgeltes für das Mindestzugangspaket. Die lärmabhängige Entgeltkomponente wird nicht auf den Neuverkehrsnachlass angewandt.

Die nunmehr beabsichtigte Regelung, verschoben nach Ziffer 6.1.6.2 der vorgelegten SNB 2021, lautet:

### **6.1.6.2 Lärmabhängige Entgeltkomponente**

Ab Netzfahrplan 2020/2021 bildet die lärmabhängige Entgeltkomponente keinen Bestandteil des Trassenentgelts mehr.

[...]

### **II. 3.6.6.2 Rechtliche Anforderungen**

Gemäß § 45 ERegG ist die Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG entsprechen.

Grundlage für die Erhebung einer lärmabhängigen Entgeltkomponente (Malus) im Zusammenspiel mit einem Nachlass für geräuscharme Fahrzeuge (Bonus) ist § 35 Abs. 2 Sätze 3 bis 5 ERegG. Danach ist das Weegegelt für den SGV nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren. Die Differenzierung soll Anreize für die Umrüstung vorhandener Wagen auf eine lärmindernde Technik, insbesondere Bremstechnik, setzen. Die Höhe des Gesamterlöses eines Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden. Näher bestimmt wird diese Vorgabe gemäß § 35 Abs. 3 ERegG durch die Durchführungsverordnung 2015/429 der EU-Kommission (DVO). Für die hier von den Antragstellerinnen vorgesehene Anpassung der Regelungen zur lärmabhängigen Entgeltkomponente ist insbesondere Artikel 3 Abs. 2 dieser Durchführungsverordnung von Interesse. Danach gilt ein solches System bis zum 31.12.2021. Zudem darf die Gesamtsumme des während der Anwendungsdauer des Systems gezahlten Malus nicht höher sein als die Summe der in den Artikeln 4, 5 und 6 der DVO genannten Boni (Art. 7 Abs. 3).

### **II. 3.6.6.3 Bewertung**

Die SNB der Antragstellerinnen enthielten bislang die Regelung, das die Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems (LaTPS) bis zum 12. Dezember 2020 begrenzt sei. Insofern ist es konsequent, die Erhebung der lärmabhängigen Entgeltkomponente mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 einzustellen. Hintergrund dieser zeitlichen Beschränkung ist das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) vom 20.07.2017, das in § 3 Abs. 1 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 verbietet. Ab diesem Datum sind somit keine Verkehre mehr zu erwarten, von denen die Antragstellerinnen lärmabhängige Entgeltkomponenten verlangen könnten.

Die Einstellung des Systems bereits zum Netzfahrplanwechsel im Dezember 2020 verstößt auch nicht gegen die Vorgabe aus Art. 3 Abs. 2 der DVO (EU) 2015/429, wonach das System bis zum 31.12.2021 gilt, denn Art. 11 Abs. 2 derselben DVO ermächtigt Infrastrukturbetreiber aus Mitgliedstaaten, in denen bereits Systeme vor Inkrafttreten der DVO bestanden, Artikel 3 Abs. 2 nicht anzuwenden, sofern die Gesamtdauer des Systems mindestens sechs Jahre beträgt. Dies ist vorliegend der Fall, denn die Antragstellerinnen haben das System zum 01.06.2013 eingeführt. Bei Beendigung im Dezember 2020 war es damit über sieben Jahre in Kraft.

Auf Nachfrage vom 30.10.2019 haben die Antragstellerinnen der Bundesnetzagentur am 07.11.2019 eine Aktualisierung ihrer Kalkulation der Zahlungsströme des lärmabhängigen Entgeltsystems übermittelt. Diese Kalkulation ist der Bundesnetzagentur bereits seit einigen Jahren bekannt, da sie das System seit seiner Einführung, einschließlich seiner Vorbereitung, begleitet hat. Ausweislich dieser Kalkulation beträgt der Saldo von Mali und Boni am

Ende der Laufzeit des Systems 16,92 Mio. EUR, von denen insgesamt 3,86 Mio. EUR zur Deckung von Administrationskosten in den Jahren 2013 bis 2016 verwendet wurden. Da die Antragstellerinnen jedoch eine Regelung zur Auszahlung dieses Überschusses in ihren SNB verankert haben, sieht die Beschlusskammer keine Notwendigkeit eines regulatorischen Eingriffs, um die in Artikel 7 Abs. 3 der DVO (EU) 2015/429 geforderte Erlösneutralität sicherzustellen.

Mit der von den Antragstellerinnen vorgelegten Regelung würden die Zugangsberechtigten, die den Lärmaufschlag zu zahlen haben, nachträglich so gestellt, als hätten sie nur den (im Voraus unbekannt) Betrag bezahlen müssen, der zur Deckung der Bonusansprüche unbedingt erforderlich ist. Diese Vorgehensweise hat die Bundesnetzagentur bereits im Vorjahr anerkannt. Von Seiten der Zugangsberechtigten gab es insoweit ebenfalls keine Einwände.

### **II. 3.6.7 Leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG**

Die Beschlusskammer genehmigt das beantragte Anreizsystem für die Netzfahrplanperiode 2020/2021. Die beantragten Regelungen erweisen sich zum Beurteilungszeitpunkt insgesamt noch als genehmigungsfähig.

#### **II. 3.6.7.1 Sachverhalt und beabsichtigte Regelung**

Die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung müssen nach § 39 Abs. 2 ERegG durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten (Anreizsystem). Die Antragstellerinnen beantragen mit dem gegenständlichen Genehmigungsantrag erstmals ein genehmigungsfähiges Anreizsystem für alle Verkehrsdienste.

In früheren Verfahren erwiesen sich die Genehmigungsanträge der Antragstellerinnen hinsichtlich der leistungsabhängigen Entgeltregelungen wiederholt als nicht genehmigungsfähig.

Im Verfahren BK10-16-0008\_E zur Genehmigung des TPS 2018 hatte die Beschlusskammer mit Beschluss vom 06.02.2017 erstmals die Genehmigung leistungsabhängiger Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG für das TPS 2018 der Antragstellerinnen versagt. Das damals beantragte Anreizsystem verstieß nach Überzeugung der Beschlusskammer insbesondere gegen § 39 Abs. 2 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 a) zum ERegG, da die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung nicht mit den Zugangsberechtigten vereinbart waren. Zudem lag ein Verstoß gegen § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 e) zum ERegG vor, da der einheitliche Schwellenwert für Unterwegsverspätungen im SGV von 31 Minuten – ohne eine besondere Regelung für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr – die durchschnittlichen Verspätungen von Eisenbahnverkehrsdiensten, für die jeweils ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten, nicht berücksichtigte. Ferner wurde § 39 Abs. 2 Satz 1 ERegG nicht eingehalten, da die beabsichtigte einheitliche Pönalhöhe für alle Verkehrsarten von 10 ct. je Verspätungsminute als zu gering angesehen wurde, als dass von ihr ein wirksamer Anreiz zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ausginge.

Im Verfahren BK10-17-0314\_E zur Genehmigung des TPS 2019 waren leistungsabhängige Entgeltregelungen nicht beantragt, da Verhandlungen über die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung mit den Zugangsberechtigten gem. Anlage 7 Nr. 2 a) zum ERegG noch nicht stattgefunden hatten. Mit Schreiben vom 21.02.2018, 09.03.2018 und 14.05.2018 beantragten die Antragstellerinnen jedoch eine Änderung des vorstehenden Beschlusses und die unterjährige Genehmigung eines Anreizsystems für das TPS 2019. Mit

Beschluss BK10-18-0014\_E vom 31.08.2018 lehnte die Beschlusskammer die Genehmigung ab. Sie kam insbesondere erneut zu dem Ergebnis, dass es trotz zwischenzeitlicher Verhandlungen über die Ausgestaltung eines Anreizsystems mit einem limitierten Teilnehmerkreis an einer ausreichenden Vereinbarung der Eckwerte des Anreizsystems mit den Zugangsberechtigten fehlte. Zugleich benannte die Beschlusskammer in ihrer Entscheidung diejenigen Voraussetzungen, unter denen eine Vereinbarung i. S. d. Anlage 7 Nr. 2 a) zum ERegG ausnahmsweise fingiert werden könne. Diese Voraussetzungen seien indes sämtlich nicht erfüllt. Vorauszusetzen sei hierfür nämlich zunächst, dass eine angemessene Verhandlung stattgefunden hätte. Eine angemessene Verhandlung bedinge, dass die Antragstellerinnen und die Zugangsberechtigten auf Augenhöhe miteinander in der Sache verhandeln könnten. Dies sei wiederum nur möglich, wenn nicht eine Partei Herrschaftswissen besitze, um die Auswirkungen ihres Handelns zu verstehen, und die andere Partei im Ungewissen bliebe. Weiterhin sei vorauszusetzen, dass eine offene Verhandlung stattgefunden habe. Die Verhandlungen hätten dabei nicht nur einem limitierten Teilnehmerkreis, sondern allen interessierten Zugangsberechtigten oder ihren Verbänden offen gestanden haben müssen. Schließlich sei vorauszusetzen, dass entweder aufgrund obstruktiven Verhaltens der Zugangsberechtigten oder durch schlechterdings nicht miteinander in Einklang zu bringende Interessen keine Einigung erzielt werden konnte. Der Infrastrukturbetreiber müsse in diesem Fall den abweichenden Vorschlägen der Zugangsberechtigten aus sachlichen Gründen heraus nicht folgen können. Neben der danach fehlenden Vereinbarung bzw. Vereinbarungsfiktion fehlte es nach dem Antrag der Antragstellerinnen zudem erneut an einer weiteren Differenzierung der Schwellenwerte für Unterwegsverspätungen innerhalb des Verkehrsdienstes SGV, um der gebotenen Berücksichtigung der durchschnittlichen Verspätung eines Verkehrsdienstes ausreichend Rechnung zu tragen. Weitere Versagungsgründe waren u.a. unzureichende Regelungen zu einem unparteilichen Streitbeilegungssystem und unangemessen kurze Fristen für Umkodierungsanträge hinsichtlich von Erstkodierungen auf Verspätungsursachen.

Im Verfahren BK10-18-0202\_E zum TPS 2020 waren leistungsabhängige Entgeltregelungen, wie im Entgeltgenehmigungsverfahren des Vorjahres, zunächst nicht beantragt. Aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen dem Beschluss vom 31.08.2018 zur Versagung einer unterjährigen Genehmigung eines Anreizsystems für das TPS 2019 und der Antragstellung vom 02.10.2018 zur Genehmigung des TPS 2020 sei es den Antragstellerinnen nicht möglich gewesen, rechtzeitig eine Neuvorlage zur Genehmigung bei der Bundesnetzagentur einzureichen. In Hinblick auf zwischenzeitlich begonnene Verhandlungen über die Ausgestaltung eines genehmigungsfähigen Anreizsystems zwischen den Antragstellerinnen und einer Vielzahl von Zugangsberechtigten äußerte die Beschlusskammer jedoch die Erwartung, dass noch vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 ein erneuter Antrag auf unterjährige Genehmigung von leistungsabhängigen Entgeltregelungen eingereicht und genehmigt werden könne. Nachfolgend konnte im Rahmen von insgesamt sechs sogenannten „Kundenveranstaltungen“ zum Anreizsystem, welche die Antragstellerinnen unter Begleitung durch die Bundesnetzagentur für alle interessierten Zugangsberechtigten ausrichteten, tatsächlich eine Vereinbarung über ein zukünftiges Anreizsystem mit den Zugangsberechtigten des SPV erzielt werden. Dagegen konnte eine entsprechende Einigung mit den ebenfalls anwesenden Zugangsberechtigten des SGV, trotz umfangreicher Verhandlungen und einiger Kompromisslösungen zu einzelnen Streitpunkten, nicht in allen Punkten erzielt werden.

Auf einen daraufhin gestellten Antrag vom 28.01.2019 auf unterjährige Genehmigung eines Anreizsystems noch für das TPS 2019 traten erstmals leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG für den SPV durch Genehmigungsfiktion mit Wirkung zum 01.06.2019 in

Kraft (BK10-19-0008\_E). Zuvor hatte die Beschlusskammer im selben Verfahren mit Teilbeschluss vom 27.03.2019 die erteilte Genehmigung der Entgelte der Antragstellerinnen für die Erbringung des Mindestzugangspakets zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_E) mit Wirkung zum 01.06.2019 insoweit teilweise widerrufen, als sie einer möglichen Genehmigung des Antrages entgegenstand. Auf weiteren Antrag der Antragstellerinnen vom 20.02.2019, ergänzt zuletzt mit Schreiben vom 12.04.2019, auf Genehmigung eines Anreizsystems für den SPV für das TPS 2020 (BK10-19-0020\_E) traten durch Genehmigungsfiktion mit Wirkung zum 15.12.2019 auch insoweit leistungsabhängige Entgelte für den SPV in Kraft. Erneut hatte die Beschlusskammer zuvor mit Teilbeschluss vom 07.06.2019 die erteilte Genehmigung der Entgelte der Antragstellerinnen für die Erbringung des Mindestzugangspakets zum TPS 2020 (BK10-18-0202\_E) mit Wirkung zum 15.12.2019 insoweit teilweise widerrufen, als sie einer möglichen Genehmigung des Antrages entgegenstand.

Die für das TPS 2019 und das TPS 2020 der Antragstellerinnen durch Genehmigungsfiktion in Kraft getretenen leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die nunmehr im hiesigen Genehmigungsverfahren beantragten Regelungen sind weitestgehend inhaltsgleich, soweit sie den SPV betreffen. Soweit die Antragstellerinnen im gegenständlichen Verfahren darüber hinaus auch die Genehmigung von leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den SGV beantragen, umfassen letztere auch diejenigen Kompromisslösungen, die zwischen den Antragstellerinnen und den Zugangsberechtigten in den Kundenveranstaltungen erzielt werden konnten. Dies betrifft insbesondere die Einführung eines zusätzlichen Schwellenwertes für die „Endpünktlichkeit“ im SGV, bei dessen Unterschreitung Unterwegsverspätungen auch dann nicht anreizrelevant werden, wenn diese für sich genommen die maßgeblichen Schwellenwerte für Zusatzverspätungsminuten in einer Betriebsstelle überschreiten, sowie eine weitere Differenzierung innerhalb der Verkehrsart SGV zwischen pünktlichkeitssensiblen und nicht-pünktlichkeitssensiblen Verkehren hinsichtlich der maßgeblichen Schwellenwerte für Endverspätungen. Zudem konnte auf Betreiben der Beschlusskammer im Rahmen der Anhörungen ein Entgegenkommen der Antragstellerinnen zu einzelnen Punkten erreicht werden, so etwa zum richtigen Verständnis der beantragten Fristen für Anträge auf Umkodierung der Verspätungsursachen. Im Übrigen enthält der Antrag auch Regelungen für den SGV, welche einseitig von den Antragstellerinnen bestimmt worden sind und von den Zugangsberechtigten des SGV nicht mitgetragen werden.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen für den SGV die folgenden Regelungen (wörtliche Wiedergabe):

Ziffer 6.5.2.3 der SNB wird um die jeweiligen Schwellenwerte für Unterwegsverspätungen im pünktlichkeitssensiblen und nicht-pünktlichkeitssensiblen SGV sowie um einen Verweis auf das zusätzliche Kriterium der Endpünktlichkeit im SGV ergänzt:

### **SNB Ziffer 6.5.2.3 Zusatzverspätungsminuten in einer Betriebsstelle**

Damit Zusatzverspätungsminuten anreizrelevant werden, müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

- Der verkehrsartabhängige Schwellenwert wurde erreicht oder überschritten,
- es handelt sich um eine anreizrelevante Kodierung gemäß Ziffer 6.5.2.1 der SNB<sub>1</sub>
- im Schienengüterverkehr wurde die jeweils relevante Endpünktlichkeit nach Ziffer 6.5.2.4 überschritten.

Es gelten folgende Schwellenwerte:

<b>Verkehrsart</b>	<b>Schwellenwerte in Minuten</b>
Lastfahrten SPNV/SPFV	3:30
Lok-/Leerfahrten SPNV/SPFV	30:30
SGV Pünktlichkeitssensibel	5:30
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	30:30

[...]

Neu eingeführt wird mit Ziffer 6.5.2.4 ein Wahlrecht der Zugangsberechtigten des SGV hinsichtlich der eigenen Pünktlichkeitsanforderungen (pünktlichkeitssensibel oder nicht-pünktlichkeitssensibel) sowie die Regelung zur zusätzlichen notwendigen Bedingung eines Überschreitens der jeweiligen Endpünktlichkeitsschwelle für Schienengüterverkehre:

### SNB Ziffer 6.5.2.4 Endpünktlichkeit im Schienengüterverkehr

Damit Zusatzverspätungsminuten im Schienengüterverkehr anreizrelevant werden, müssen die Verkehre eine bestimmte Endpünktlichkeit überschreiten. Die Endpünktlichkeit bemisst sich nach der Abweichung zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an der letzten Betriebsstelle der Zugfahrt.

Die Zugangsberechtigten teilen der DB Netz AG mit der Trassenanmeldung mit, ob die jeweils bestellten Zugfahrten des Schienengüterverkehrs pünktlichkeitssensibel sind oder nicht. Erfolgt keine Mitteilung, stuft die DB Netz AG die entsprechenden Zugfahrten automatisch als nicht pünktlichkeitssensibel ein. Die Mitteilung ist bindend und kann nicht mehr verändert werden. Bei der Bestellung des Zusatzes Express- oder Schnelltrasse nach Ziffern 6.2.1.4.6 bzw. 6.2.1.4.7 wird die Zugfahrt zwingend als pünktlichkeitssensibel eingestuft.

Die Schwellenwerte der relevanten Endpünktlichkeiten unterscheiden sich nach der Einstufung einer Zugfahrt als pünktlichkeitssensibel oder nicht pünktlichkeitssensibel.

Es gelten die folgenden Schwellenwerte:

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
SGV Pünktlichkeitssensibel	30:59
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	120:59

Ziffer 6.5.3 wird um die jeweiligen Pönalen für den SGV ergänzt:

### SNB Ziffer 6.5.3 Anreizentgelte

[...]

Die – nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte – Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienengüterverkehr aus folgender Tabelle:

VU-Nr	Verspätungsursache	SGV PÜ <sup>42</sup> -sensibel	SGV Nicht PÜ-sensibel
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	0,50	0,10
10	Fahrzeiten für im NFP ausgeregelte Bauarb. falsch <sup>43</sup>	5,00	1,00
12	Fehldisposition	0,50	0,10
13	Vorbereitung (Betrieb)	0,50	0,10
18	Betriebliches Personal DB	0,50	0,10
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	0,50	0,10
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	0,50	0,10
21	Telekommunikationsanlagen	0,50	0,10

<sup>42</sup> „Pünktlichkeitssensibel“.

<sup>43</sup> „Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte Bauarbeiten falsch“.

22	Bauwerke	0,50	0,10
23	Fahrbahn	0,50	0,10
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	0,50	0,10
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	0,50	0,10
26	Weichen	0,50	0,10
27	Netzfahrzeuge	0,50	0,10
28	Technisches Personal Netz	0,50	0,10
29	Sonstige Technik Netz	0,50	0,10
30	Mängellangsamfahrstellen	0,50	0,10
31	Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
50	Haltezeitüberschreitung	0,50	0,10
51	Antrag EVU	0,50	0,10
52	Ladearbeiten	0,50	0,10
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	0,50	0,10
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	0,50	0,10
57	Keine Meldung durch EVU	0,50	0,10
58	Verkehrliches Personal EVU	0,50	0,10
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	0,50	0,10
60	Umlauf-, Einsatzplanung	0,50	0,10
61	Zugbildung durch EVU	0,50	0,10
62	Reisezugwagen	0,50	0,10
63	Güterwagen	0,50	0,10
64	Triebfahrzeuge	0,50	0,10
68	Technisches Personal EVU	0,50	0,10
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	0,50	0,10

Die beantragten Regelungen zum SPV entsprechen im Wesentlichen den bereits zuvor für die TPS 2019 und TPS 2020 genehmigten leistungsabhängigen Entgelten. Insoweit sind wegen der Ergänzung um das Anreizsystem für den SGV nur unbedeutende redaktionelle Änderungen beantragt. Auf eine zusätzliche Darstellung der unstrittigen Regelungen zum SPV wird daher an dieser Stelle verzichtet und ergänzend auf die Antragsunterlagen verwiesen.

Die Verfahrensbeteiligten haben umfangreich zu den beantragten Regelungen vorgetragen.

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 5, 11 und 19 haben mit inhaltsgleichen Schreiben vom 16.10.2019 bzw. 30.10.2019 sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 19.11.2019 zu den leistungsabhängigen Entgelten für den SGV Stellung genommen. Die Hinzugezogene zu 14 hat hierzu in der öffentlichen mündlichen Verhandlung sowie im Nachgang zu dieser mit Schreiben vom 03.12.2019 vorgetragen. Die Hinzugezogenen begrüßen zunächst ausdrücklich den nunmehr vorgesehenen zusätzlichen Schwellenwert für Endverspätungen sowie die für EVU wählbare Unterscheidung zwischen pünktlichkeitssensiblen

und nicht-pünktlichkeitssensiblen Zügen innerhalb des Verkehrsdienstes SGV. In Ermangelung der gesetzlich vorgeschriebenen Vereinbarung mit den Zugangsberechtigten in den verbliebenen Streitpunkten fehle es dennoch an der Genehmigungsfähigkeit der beantragten leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den SGV. Insbesondere sei darauf hinzuweisen, dass eine ersatzweise Befugnis der Beschlusskammer, eine fehlende Vereinbarung zwischen dem EIU und der Branche der EVU durch eine eigene Entscheidung zu ersetzen, weder aus dem Text der Richtlinie 2012/34/EU noch des Eisenbahnregulierungsgesetzes entnommen werden könne. Im Rahmen der Verhandlungen über die Vereinbarung der wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems hätten die Antragstellerinnen berechnete Forderungen der Zugangsberechtigten des SGV ohne nachvollziehbare Begründung zurückgewiesen. Insbesondere kritisieren die Hinzugezogenen die beantragte Differenzierung innerhalb des SGV bei den Schwellenwerten für Unterwegsverspätungen und den Pönalhöhen. Der Schwellenwert für Unterwegsverspätungen sei, wie im SPV, einheitlich auf 03:30 Min. festzulegen. Dagegen bedeutete insbesondere der beantragte Schwellenwert für Unterwegsverspätungen im nicht pünktlichkeitssensiblen SGV keinen genügenden Anreiz für Qualitätsverbesserungen. Im Ergebnis könnten damit auch Endverspätungen von mehreren Stunden gänzlich ohne Anreizrelevanz bleiben, wenn sich diese aus zahlreichen Unterwegsverspätungen von jeweils weniger als 30:30 Minuten aufbauten. Zudem gäbe es auch im SGV bestellte Betriebshalte – etwa Lokführerholungshalte –, welche unterwegs durchgeführt werden müssten und eine entsprechende Unterwegspünktlichkeit erforderten. Die Pönalhöhen seien ebenfalls für alle Verkehre des SGV einheitlich anzusetzen und an den Verabredungen vom „Runden Tisch Baustellenmanagement“ auszurichten. Die aus ihrer Sicht gleichwohl gebotene Differenzierung zwischen unterschiedlichen Pünktlichkeitsanforderungen innerhalb des SGV sei alleine anhand des Schwellenwertes für die Endpünktlichkeiten vorzunehmen. Weiterhin sei in den Kundenveranstaltungen die Forderung nach abstrakten Pünktlichkeitszielen für EIU („Leistungsversprechen“) als dem Maßstab für etwaige Pönalen zu Unrecht zurückgewiesen worden. Die Pünktlichkeit der Züge solle nach dem beantragten System dagegen anhand von Fahrplänen gemessen werden, die gerade im Gelegenheitsverkehr unrealistisch seien und daher keinen tauglichen Maßstab für etwaige Pönalisierungen darstellen würden. Insbesondere seien die tatsächlichen umleitungsbedingten Mehrkosten im Anreizsystem auch dann zu berücksichtigen, wenn Umleitungen bereits im Fahrplan vorgesehen sind. Dagegen sei mit dem beantragten System der gesetzliche Auftrag, die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes durch das Anreizsystem zu steigern, nicht erfüllt, sondern lediglich eine Verbesserung der Pünktlichkeit im Rahmen der bestehenden infrastrukturellen Leistungsfähigkeit erreichbar. Die Antragstellerinnen hätten es zudem versäumt, Alternativen zu einem auf Pönalzahlungen basierenden System – etwa Bonusregelungen für ein Übertreffen eines geplanten (abstrakten) Leistungsniveaus – zu prüfen. Ferner dürfe die Streitbeilegungsstelle organisatorisch nicht bei den Antragstellerinnen angesiedelt sein, da die gebotene Neutralität damit nicht gewährleistet sei. Ferner seien Änderungen bei der „Kodierrichtlinie“, gemeint ist die Richtlinie 420.9001 – Kodierung der Zusatzverspätungen, bzw. einzelnen Kodierungen (Code 41, 93, 97, 4-Std.-Regel), erforderlich. Schließlich fordern die Hinzugezogene eine Prozessabwicklung über ein effizientes IT-System mit digitaler Schnittstelle zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine Prüffähigkeit der Mitteilung der Berechnungen. Sie legten teilweise detaillierte Anforderungen an ein solches IT-Tool vor.

Die Antragstellerinnen verweisen mit Stellungnahme vom 09.12.2019 insbesondere auf ihren Vortrag in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 19.11.2019 und frühere Schriftsätze. Sie sind der Auffassung, dass das beantragte Anreizsystem auch für den SGV genehmigungsfähig sei. Jedenfalls seien die Voraussetzungen für eine Genehmigungsfiktion durch

die Beschlusskammer gegeben. Man habe im Rahmen der Kundenveranstaltungen auf Augenhöhe miteinander verhandelt, was auch durch die damals anwesenden Vertreter der Bundesnetzagentur bestätigt werden könne. In den Punkten, in denen zuletzt noch ein Dissens mit den Zugangsberechtigten bestanden habe, seien weitergehende Forderungen der Zugangsberechtigten zu Recht zurückgewiesen worden. So seien das Kriterium der Endpünktlichkeit sowie die dabei jeweils durch die EVU wählbaren Schwellenwerte von 30:59 Minuten bei pünktlichkeitssensiblen Verkehren und von 120:59 Minuten bei nicht pünktlichkeitssensiblen Verkehren auf Wunsch der Zugangsberechtigten eingeführt worden. Vor diesem Hintergrund sei es sachgerecht, auch bezüglich der Schwellenwerte für Unterwegsverspätungen und der Pönalhöhen jeweils zu differenzieren, um den jeweiligen Pünktlichkeitsanforderungen auch insoweit gerecht zu werden. Sie wenden sich gegen die Forderung eines abstrakten Leistungsversprechens als Maßstab für anreizrelevante Verspätungen. Es ergebe sich bereits aus dem Gesetz, dass das Anreizsystem am Fahrplan zu messen sei. Es habe zudem in der Vergangenheit ein Einvernehmen mit Zugangsberechtigten darüber bestanden, dass kein strukturelles Problem der Fahrplanqualität vorliege. Dies gelte auch für den Gelegenheitsverkehr. Ziel des Anreizsystems sei es zudem nicht, die infrastrukturelle Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im Sinne einer Kapazitätsausweitung zu verbessern. Vielmehr ginge es hierbei alleine um eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit bei gegebener Infrastruktur durch die Minimierung von Störungen und Qualitätsverbesserungen, insbesondere bei der Pünktlichkeit. Mehrkosten, die durch bereits im Fahrplan berücksichtigte Umleitungen entstünden, stellten dementsprechend auch keine anreizrelevanten Verspätungen dar und seien daher im Anreizsystem nicht zu berücksichtigen. Zudem stünde es den Antragstellerinnen frei, das Anreizsystem als Pönalsystem auszugestalten. Gegen ein alternatives Bonussystem auf Grundlage eines abstrakt bestimmten Leistungsniveaus spräche insbesondere, dass unklar sei, wie dieses überhaupt finanziert werden solle, und ob ohne Androhung eines Malus ein ausreichender Anreiz zu Qualitätsverbesserungen bestünde. Die Unabhängigkeit der Streitbeilegungsstelle sei hinreichend dadurch gewährleistet, dass die betreffenden Mitarbeiter weisungsfrei gestellt seien, und weitere Änderungen der Kodierrichtlinie seien unzweckmäßig. Schließlich könne eine kurzfristige Implementierung eines IT-Tools aus betrieblichen und technischen Gründen nicht erreicht, aber auch nicht gefordert werden. Eine solche Lösung sei jedoch mittelfristig beabsichtigt.

#### **II. 3.6.7.2 Rechtliche Anforderungen**

Nach § 45 ERegG sind Entgelte zu genehmigen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen.

Vorliegend sind die Regelungen von § 39 Abs. 2 und 3 ERegG von besonderer Bedeutung. Danach müssen die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

Zudem müssen die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nummer 2 zum ERegG für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege gelten. Danach sind folgende Grundsätze einzuhalten:

- a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Betreiber der Schienenwege mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
- b) Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Betreiber der Schienenwege eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.
- c) Alle Verspätungen sind im Einzelnen in Anlage 7 Nr. 2 zum ERegG aufgeführten Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen.
- d) 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.
- e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.
- f) Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.
- g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.
- h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Betreiber der Schienenwege einmal jährlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

### **II. 3.6.7.3 Bewertung**

Nach diesen Maßstäben waren die beantragten Regelungen zu genehmigen. Soweit Eckwerte der leistungsabhängigen Entgelte mit den Zugangsberechtigten vereinbart sind, begegnen diese keinen eisenbahnrechtlichen Bedenken (vgl. hierzu unter Ziffer II. 3.6.7.3.1). Im Übrigen sind die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgelte zwar nicht in allen Punkten mit den Zugangsberechtigten vereinbart (vgl. hierzu unter Ziffer II. 3.6.7.3.2). Die fehlende tatsächliche Vereinbarung über die Eckpunkte des Anreizsystems kann allerdings durch eine fingierte Vereinbarung ersetzt werden (vgl. hierzu unter Ziffer II. 3.6.7.3.3). Trotz offener und angemessener Verhandlungen auf Augenhöhe mit allen interessierten Zugangsberechtigten (vgl. hierzu unter Ziffer II. 3.6.7.3.4) ist ein Dissens wegen schlechterdings nicht miteinander

in Einklang zu bringender Interessen verblieben. Insoweit haben die Antragstellerinnen die weitergehenden Forderungen der Zugangsberechtigten hingegen aus hinreichenden Sachgründen zurück gewiesen (vgl. hierzu unter Ziffer II. 3.6.7.3.5).

#### **II. 3.6.7.3.1 Eisenbahnrechtskonformität der vereinbarten Eckwerte**

Der Antrag erweist sich gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG als genehmigungsfähig, soweit die beantragten Regelungen auf einer Vereinbarung mit den Zugangsberechtigten beruhen. Die betreffenden Regelungen entsprechen den Anforderungen aus § 39 Abs. 2 ERegG und Anlage 7 Nr. 2 zum ERegG.

Den Vereinbarungen im Rahmen der Kundenveranstaltungen entsprechend beantragen die Antragstellerinnen für die Zugangsberechtigten des SGV eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich ihrer Pünktlichkeitsanforderungen (pünktlichkeitssensibel oder nicht-pünktlichkeitssensibel) und des damit wahlweise für sie jeweils geltenden Schwellenwerts für das zusätzliche Kriterium der Endpünktlichkeit.

Aus Sicht der Beschlusskammer begegnen diese Regelungen keinen rechtlichen Bedenken. Nach Anlage 7 Nr. 2 lit. e) zum ERegG ist bei der Berechnung der Zahlungen aus dem Anreizsystem die durchschnittlichen Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten. Geboten ist damit eine Differenzierung innerhalb des Anreizsystems, soweit sich bestimmte Verkehre hinsichtlich ihrer Pünktlichkeitsanforderungen von anderen Verkehren wesentlich unterscheiden. Maßgeblich sind hierbei letztendlich die Anforderungen der jeweiligen Endkunden an die Pünktlichkeit der betreffenden Verkehre. Während diese im SPNV und SPFV gleichermaßen hohe Anforderungen an die Pünktlichkeit der Züge stellen, erweisen sich die Anforderungen der Kunden im SGV insoweit als deutlich inhomogen. Gemein ist diesen zwar, dass es nur auf die jeweilige Endpünktlichkeit ankommt. Zwischenzeitige Verspätungen an einzelnen Betriebsstellen sind im Gegensatz zum SPV wenig relevant (vgl. hierzu auch Ziffer II. 3.6.7.3.5.1). Doch kann in Abhängigkeit z.B. von der transportierten Gutart oder der nachlaufenden Logistikkette einerseits eine Lieferung „just in time“ erforderlich sein, während in anderen Fällen eine Ankunft mit einem Tag Verspätung unproblematisch ist. Die beantragten Regelungen sind geeignet, diesen unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, indem die Zugangsberechtigten eine Wahl ihrer Pünktlichkeitssensibilität selbst vornehmen können.

#### **II. 3.6.7.3.2 Keine Vereinbarung über die Eckwerte im Übrigen**

Gemäß Anlage 7 Nr. 2a) ERegG haben Betreiber der Schienenwege die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, mit den Zugangsberechtigten zu vereinbaren.

Eine Vereinbarung ist grundsätzlich eine Übereinkunft, eine Abmachung oder eine Verabredung zwischen zwei oder mehr Parteien. Sie kann in einem Vertrag festgehalten oder auch nur in gegenseitiger Absprache getroffen werden. In jedem Fall müssen sich die Beteiligten einvernehmlich auf ein bestimmtes Ziel verständigen und einigen. Eine Vereinbarung unterscheidet sich daher grundsätzlich von einer einseitigen Bestimmung, die von der Gegenseite, deren Interessen dabei (etwa über ein Stellungnahmeverfahren) durchaus berücksichtigt werden können, lediglich hingenommen werden könnte.

Zu berücksichtigen ist hingegen, dass eine individuelle Vereinbarung mit jedem einzelnen Zugangsberechtigten aufgrund des Diskriminierungsverbotes nicht erlaubt ist. Das ließe befürchten, dass eine gemeinsame Vereinbarung zwischen den Antragstellerinnen und allen

Zugangsberechtigten dann nicht zustande kommen könnte, wenn innerhalb des Kreises der Zugangsberechtigten unterschiedliche Interessen verfolgt würden. Um dies zu verhindern, ist aber ein vollständiger Verzicht auf das Erfordernis einer irgendwie gearteten Vereinbarung nicht gerechtfertigt. Vielmehr ist eine gesamthafte Einigung (z.B. im Format der tatsächlich durch die Antragsstellerinnen durchgeführten Kundenveranstaltungen) unter Einbeziehung aller interessierter Zugangsberechtigten bzw. der Verbände, in denen sich die Zugangsberechtigten organisiert haben, notwendig, aber auch hinreichend.

Allerdings wurde weder auf diesem noch auf einem anderen vergleichbaren Weg eine solche Vereinbarung erzielt. Danach fehlt es vorliegend an einer Vereinbarung über die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelungen zum SGV. Insbesondere betrifft der verbliebene Dissens zwischen den Antragstellerinnen und den Zugangsberechtigten nicht nur unwesentliche Nebenaspekte des Anreizsystems, sondern gerade solche Eckwerte, die in Anlage 7 Nr. 2a) ERegG beispielhaft ausdrücklich genannt sind. Danach ist eine Vereinbarung insbesondere über die Schwellenwerte für anreizrelevante Verspätungen erforderlich. Hieran fehlt es jedenfalls in Bezug auf die Schwellenwerte für Unterwegsverspätungen des pünktlichkeitssensiblen und nicht-pünktlichkeitssensiblen SGV.

### **II. 3.6.7.3.3 Fiktion einer Vereinbarung über die Eckwerte im Übrigen**

Die beantragten leistungsabhängigen Entgelte erweisen sich trotz fehlender Vereinbarung mit den Zugangsberechtigten als genehmigungsfähig. Die fehlende tatsächliche Einigung kann durch eine fingierte Vereinbarung ersetzt werden.

Zwar geht die gesetzliche Regelung in Anlage 7 Nummer 2a) zum ERegG grundsätzlich davon aus, dass der Betreiber der Schienenwege mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung tatsächlich vereinbart. Doch liegt es auf der Hand, dass die danach grundsätzlich vorausgesetzte Vereinbarung schlechterdings nicht gelingen kann, wenn von den Beteiligten gänzlich unterschiedliche Leitbilder für ein Anreizsystem verfolgt werden bzw. einzelne Interessengruppen ein Anreizsystem gänzlich ablehnen würden. Die Beschlusskammer hat daher geprüft, ob eine Vereinbarung grundsätzlich auch fingiert werden kann.

Dafür spricht, dass das Eisenbahnregulierungsrecht eine Pflicht zum Aufstellen leistungsabhängiger Entgeltbestandteile vorsieht. Wenn sich jedoch einzelne Zugangsberechtigte ohne tragfähige Gründe einem Anreizsystem verweigerten oder die Interessen einzelner Zugangsberechtigter einander widerstritten, so dass eine Vereinbarung nicht herbeizuführen wäre, könnte der Betreiber der Schienenwege im Extremfall daran gehindert sein, überhaupt leistungsabhängige Entgelte einzuführen. In derartigen Fällen führte das Einigungserfordernis aus Anlage 7 Nr. 2a) ERegG dazu, dass die gesetzliche Pflicht zum Aufstellen ERegG leistungsabhängiger Entgelte aus § 39 Abs. 2 nicht erfüllt werden könnte. Es ist jedoch nicht anzunehmen, dass in einem derartigen Kollisionsfall von sich im Ergebnis widersprechenden gesetzlichen Pflichten, dem Einigungserfordernis Vorrang vor der grundsätzlichen Pflicht, ein Anreizsystem zu schaffen, zukommen sollte. Dagegen spricht insbesondere, dass das Einigungserfordernis aus Anlage 7 Nr. 2a) ERegG lediglich weitere Vorgaben zur Ausgestaltung des grundsätzlich auch insoweit als obligatorisch vorausgesetzten Anreizsystems macht. Den Regelungen aus der Anlage 7 zum ERegG kommt damit hinsichtlich der leistungsabhängigen Entgeltregelungen grundsätzlich nur die Funktion zu, das „wie“ des Anreizsystems näher auszugestalten, nicht jedoch, das „ob“ eines Anreizsystems in Frage zu stellen. Nach diesem teleologisch-systematischen Verständnis muss im Falle einer Pflichtenkollision vielmehr das Einigungserfordernis hinter der grundsätzlichen Pflicht, leistungsabhängige Entgelte vorzusehen, zurückstehen. Dies bedeutet aber nicht, dass das verpflichtete EIU in derarti-

gen Situationen bei der Ausgestaltung des Anreizsystems völlig frei wäre. Vielmehr kann dem Betreiber der Schienenwege lediglich ein begrenztes Letztentscheidungsrecht über die Ausgestaltung einzelner Regelungen, über die keine Einigung erzielt werden konnte, zukommen.

Die Beschlusskammer hat bereits in ihrem Beschluss vom 31.08.2018 weitere Voraussetzungen benannt, unter denen eine Einigungsfiktion angenommen werden könnte (BK10-18-0014\_E). Vorauszusetzen ist danach, dass sich am Ende einer offenen Verhandlung herausstellt, dass aufgrund obstruktiven Verhaltens von Zugangsberechtigten oder durch schlechterdings nicht miteinander in Einklang zu bringende Interessen der Abschluss einer Vereinbarung gehindert ist.

Im Einzelnen kann eine tatsächliche Einigung damit nur unter den nachfolgenden Voraussetzungen entbehrlich sein:

- Es muss eine offene Verhandlung stattgefunden haben. Die Verhandlungen müssen insbesondere allen interessierten Zugangsberechtigten oder seinen Verbänden offen gestanden haben.
- Es muss eine angemessene Verhandlung stattgefunden haben. Eine angemessene Verhandlung bedingt, dass die Antragstellerinnen und die Zugangsberechtigten auf Augenhöhe miteinander in der Sache verhandeln können. Verhandlung auf Augenhöhe ist nur möglich, wenn nicht eine Partei das Herrschaftswissen besitzt, um die Auswirkungen ihres Handelns zu verstehen, und die andere Partei im Ungewissen bleibt. Das bedeutet damit auch, dass etwaige einseitige Wissensmonopole abzubauen sind.
- Es musste der Infrastrukturbetreiber den abweichenden Vorschlägen der Zugangsberechtigten aus hinreichenden Sachgründen heraus nicht folgen können.

Nach diesen Maßstäben konnte den Antragstellerinnen in den strittig gebliebenen Regelungen ein Letztbestimmungsrecht zukommen, welches von diesen in rechtlich nicht zu beanstandender Weise ausgeübt worden ist.

#### **II. 3.6.7.3.4 Offene und angemessene Verhandlung über das Anreizsystem**

Es haben offene und angemessene Verhandlungen mit allen interessierten Zugangsberechtigten stattgefunden. Die Antragstellerinnen haben zu diesem Zweck mehrere Kundenveranstaltungen an verschiedenen Orten ausgerichtet,<sup>44</sup> und Vertreter der Abteilung 7 der Bundesnetzagentur haben an mehreren dieser Kundenveranstaltungen als Beobachter teilgenommen. Im Gegensatz zu früheren Formaten standen die Verhandlungen insbesondere nicht nur einem limitierten Teilnehmerkreis offen. Die jeweiligen Termine wurden vorab auf der Internetseite der Antragstellerinnen öffentlich bekannt gegeben. Eine Anmeldung über die Internetseite stand jedem interessierten Zugangsberechtigten offen. Die Verhandlungen waren auch in der Sache angemessen. Die Antragstellerinnen haben jeweils im Vorfeld der Kundenveranstaltungen an die angemeldeten Teilnehmer Unterlagen zur Vorbereitung versendet. Die jeweilige Agenda berücksichtigte dabei die vorangegangenen Verhandlungspositionen der Zugangsberechtigten, so dass diese Einfluss auf die Verhandlungsgegenstände nehmen konnten. Im Nachgang der Veranstaltungen wurde jeweils ein Protokoll an die Teil-

---

<sup>44</sup> Die Kundenveranstaltungen fanden statt am 19.11.2018 in Bad Homburg, am 01.02.2019 in Berlin, sowie in Frankfurt am Main am 26.02.2019, 28.03.2019, 11.04.2019 und am 13.05.2019.

nehmer versendet. Um die Diskussion auch für Zugangsberechtigte transparent zu machen, die nicht teilgenommen hatten, wurden die Protokolle zusätzlich auf der Internetseite der Antragstellerinnen veröffentlicht.

#### **II. 3.6.7.3.5 Hinreichende Sachgründe für die Zurückweisung weitergehender Forderungen**

Aus Sicht der Beschlusskammer haben die Antragstellerinnen die über die beantragten Regelungen hinausgehenden Forderungen der Zugangsberechtigten aus hinreichenden Sachgründen zurück gewiesen. Insoweit war allerdings auch zu berücksichtigen, dass zum Beurteilungszeitpunkt noch keine praktischen Erfahrungswerte mit den beantragten leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den SGV bestanden. Es wird sich im Hinblick auf zukünftige Genehmigungsverfahren zu erweisen haben, ob von den nunmehr genehmigten leistungsabhängigen Entgeltregelungen auch in der Praxis ein ausreichender Anreiz für Qualitätsverbesserungen, insbesondere im nicht-pünktlichkeitssensiblen SGV, ausgeht. Im Rahmen der hier zu treffenden Prognoseentscheidung ist die Beschlusskammer jedoch – trotz insoweit bestehender Zweifel – noch von einer Genehmigungsfähigkeit der beantragten Regelungen ausgegangen.

Im Einzelnen gilt folgendes:

##### **II. 3.6.7.3.5.1 Forderungen nach anderen Schwellenwerten für Unterwegsverspätungen und Pönalhöhen im SGV**

Die Antragstellerinnen weisen die Forderungen nach einheitlichen Schwellenwerten für Unterwegsverspätungen im SGV von 03:30 Minuten und nach ebenfalls einheitlichen Pönalhöhen aus hinreichenden Sachgründen zurück.

Ein gegenüber dem SPV höherer Schwellenwert für Unterwegsverspätungen könnte sachgerecht sein. Zusatzverspätungen werden zwar für alle Verkehrsdienste an jeder durchfahrenen Betriebsstelle unabhängig davon ermittelt, ob dort ein Halt vorgesehen ist oder nicht. Die betriebliche bzw. wirtschaftliche Bedeutung der Pünktlichkeit an den einzelnen Betriebsstellen unterscheidet sich jedoch erheblich zwischen den EVU des SPV und denen des SGV. Während Züge des SPV auf ihrem Laufweg regelmäßige Verkehrshalte durchführen, um Fahrgästen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, finden Verkehrshalte zum Zwecke des Gütertauschs im SGV praktisch ausschließlich am Start- bzw. Endpunkt der jeweiligen Trasse statt. Dementsprechend unterscheiden sich auch die jeweiligen Pünktlichkeitsanforderungen der Verkehrsdienste. Solange der jeweilige Schwellenwert für die Endpünktlichkeit eingehalten wird, bedeuten zwischenzeitliche Verspätungen an einzelnen durchfahrenen Betriebsstellen für den SGV keine mit dem SPV vergleichbare Belastung. Dementsprechend hatten die Zugangsberechtigten des SGV in früheren Genehmigungsverfahren insoweit höhere Schwellenwerte für den SGV gefordert und im Rahmen der Verhandlungen über die Eckwerte des Anreizsystems die Einführung des Kriteriums der Endpünktlichkeit durchgesetzt. Der damit grundsätzlich geringeren Bedeutung der Unterwegspünktlichkeit im SGV steht auch nicht entgegen, dass es auch im SGV bestellte Betriebshalte – etwa Lokführerholungshalte – gibt, welche unterwegs durchzuführen sind. Denn es fehlt an einer vergleichbaren Bedeutung derartiger Betriebshalte des SGV mit den regelmäßigen Verkehrshalten des SPV nicht nur im Hinblick auf deren geringere Häufigkeit, sondern insbesondere auch im Hinblick darauf, dass verspätete Verkehrshalte des SPV regelmäßig deutlich größere Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des „Gesamtsystem Schiene“ haben werden. So bedeuten verspätete Verkehrshalte im miteinander vernetzten SPV oftmals weitere Störungen in Anschlussverbindungen verspätet umsteigender Fahrgäste. Zu berücksichtigen war zudem,

dass die Anforderungen an die Antragstellerinnen, hinreichende Sachgründe für die Zurückweisung weitergehender Forderungen der Zugangsberechtigten darzulegen, in dem Maße steigen, wie die Zugangsberechtigten ihrerseits Sachgründe für ihre Forderungen vortragen. Diese vermochten jedoch keine Sachgründe vorzutragen, nach denen ein einheitlicher Schwellenwert für Unterwegsverspätungen in allen Verkehrsdiensten zwingend geboten wäre.

Aus Sicht der Beschlusskammer erscheint jedoch nicht unzweifelhaft, ob insbesondere der für den nicht pünktlichkeitskritischen SGV beantragte Schwellenwert von 30:30 Minuten für Unterwegsverspätungen ausreichend ist, um einen genügenden Anreiz für Qualitätsverbesserungen zu setzen. Den Hinzugezogenen ist insoweit zuzustimmen, dass in Extremfällen auch Endverspätungen von mehreren Stunden gänzlich ohne Anreizrelevanz bleiben könnten, wenn sich diese aus zahlreichen Unterwegsverspätungen von jeweils weniger als 30:30 Minuten zusammensetzen. Trotz bestehender Zweifel steht für die Beschlusskammer gleichwohl zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, dass die Anreizwirkung der beantragten Regelung in jedem Fall ungenügend wäre und damit den Anforderungen des § 39 Abs. 2 ERegG nicht mehr gerecht werden würde. Zudem würde der gesetzlichen Pflicht, leistungsabhängige Entgeltregelungen zur Minimierung von Störungen einzuführen, durch eine erneute Versagung des Anreizsystems für den SGV noch weniger entsprochen als durch die Genehmigung von Regelungen, die sich möglicherweise in Zukunft als noch nicht weitgehend genug erweisen werden.

Auch hinsichtlich der beantragten Pönalhöhen für Zusatzverspätungen im SGV war die Genehmigung zu erteilen. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls nicht mit genügender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die beantragten Pönalen unzureichend sind, um den nach § 39 Abs. 2 ERegG gebotenen Anreiz zu Qualitätsverbesserungen zu setzen. Erneut war hinsichtlich der Anforderungen an die Antragstellerinnen, hinreichende Sachgründe darzulegen, zu berücksichtigen, dass die Zugangsberechtigten ihrerseits nicht vermochten, Sachgründe vorzutragen, nach denen einheitliche Pönalhöhen in allen Verkehrsdiensten zwingend geboten wären.

Auch insoweit bestehen allerdings Bedenken hinsichtlich der Pönalhöhe von 10 Cent für nicht baubedingte Verspätungen im nicht pünktlichkeitssensiblen SGV. Von den leistungsabhängigen Entgeltbestandteilen sollen Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ausgehen. Anreize bewirken aber nur dann einen Störungsrückgang, wenn sie die Verursacher einer Störung stärker belasten als die Störung selbst. Solange es sich für den Verursacher vorteilhafter darstellt, auf Maßnahmen der Störungsprophylaxe (etwa Verdichtung der Wartungsintervalle) zu verzichten und die damit verbundenen Nachteile (z. B. Verspätungen) in Kauf zu nehmen, wird er keine Verhaltensänderung vornehmen. Erst wenn die negativen Folgen die Einsparungen bei der Vorsorge monetär übertreffen, werden Störungen verstärkt bekämpft. Nach diesen Maßstäben hatte die Beschlusskammer bereits im Beschluss vom 06.02.2017 zum Verfahren BK10-16-0008\_E eine Pönale von 10 Cent – allerdings damals gleichermaßen für alle Verkehrsdienste beantragt – als unzureichend zurückgewiesen. Hierzu führte sie u.a. aus, dass die von den Antragstellerinnen bereits damals vorgesehene Pönale von 10 Cent je Verspätungsmminute zu gering sei, um den jeweiligen Verursacher zu vermehrtem Einsatz bei der Störungsvorbeugung bzw. -bekämpfung zu bewegen. Sie entfalte keinen ausreichenden Anreiz, da sie ihn nicht in einem solchen Maße belaste, dass sich Vorbeugungsmaßnahmen lohnten. Sie entspreche zudem einem bereits zuvor erhobenen Anreizentgelt in derselben Höhe, bei dem nach den Erfahrungen der vorausgegangenen Jahre offensichtlich gewesen sei, dass

es keinen ausreichenden Anreiz generiere. Ein nennenswerter Rückgang von Störungen aufgrund dieses vorausgegangenen Anreizsystems hätte nämlich bislang nicht verzeichnet werden können. Vielmehr hätten die Zugangsberechtigten in den gemeinsamen Gesprächsrunden mit der Regulierungsbehörde erklärt, dass sie sich bei einem Betrag von 10 Cent je Verspätungsminute noch nicht einmal die Mühe machten, eine fehlerhafte Kodierung zu beanstanden. Die Kontrolle der Nachweise und der Einspruch gegen etwaige Fehler verursache bereits mehr Kosten als die gleichgültige Überweisung des Anreizentgeltes an die Antragstellerinnen. Ein Anreizentgelt in Höhe von 10 Cent je Verspätungsminute sei somit nicht in der Lage, eine Verhaltensänderung herbeizuführen. Hinzu komme, dass eine Verspätung an einem Messpunkt nur dann im Anreizsystem berücksichtigt würde, wenn sie einen bestimmten Schwellenwert (damals 6 Minuten im Personenverkehr, 31 Minuten im Güterverkehr) überschreite. Auf diese Weise sei es möglich, dass beispielweise für einen Güterzug an zehn Messpunkten jeweils eine Verspätung von 30 Minuten erfasst werde, es somit zu einer Gesamtverspätung von  $10 \times 30 \text{ Minuten} = 5 \text{ Stunden}$  komme, dies jedoch ohne monetäre Folgen in einem Anreizsystem bleibe, welches die Verringerung von Störungen zum Ziel habe, weil der Schwellenwert jeweils nicht erreicht würde. § 39 Abs. 2 ERegG, wonach die Entgelte (echte) Anreize bieten müssten, werde insoweit nicht eingehalten.

Auf das hiesige Genehmigungsverfahren lassen sich die vorstehenden Überlegungen indes nicht übertragen. Zunächst sieht der hiesige Genehmigungsantrag für baustellenbedingte Verspätungen auch beim nicht pünktlichkeitssensiblen SGV eine Pönale von 1,00 EUR vor. Damit wird gerade für eine besonders praxisrelevante Verspätungsursache, welche den Antragstellerinnen zuzurechnen ist, eine deutlich höhere Pönale als 10 Cent genehmigt. Im Gegensatz zur damaligen Entscheidung betrifft die beantragte Pönale von 10 Cent im hiesigen Verfahren zudem nicht den gesamten Schienenverkehr, sondern nur den Schienengüterverkehr und davon wiederum nur den nicht-pünktlichkeitssensiblen Teilbereich. Dessen genauer Anteil kann zwar noch nicht sicher prognostiziert werden, da erst mit Einführung des beantragten Anreizsystems die entsprechende Wahlmöglichkeit innerhalb des SGV geschaffen wird. Doch ist zum einen davon auszugehen, dass zumindest nicht der gesamte SGV auf dieses Segment entfallen wird, da eine Unterscheidung nach pünktlichkeitssensiblen und nicht pünktlichkeitssensiblen Güterverkehren gerade auf Wunsch der Zugangsberechtigten in das beantragte Anreizsystem aufgenommen wurde. Es liegt also nahe anzunehmen, dass von Seiten der Zugangsberechtigten ein tatsächlicher Bedarf auch nach pünktlichkeitssensiblen Güterverkehrstrassen besteht, was im Übrigen auch so in den Kundenveranstaltungen vorgetragen wurde. Zum anderen obliegt es den Zugangsberechtigten, nach dem nunmehr beantragten Anreizsystem selbst zu wählen, ob sie pünktlichkeitssensible Verkehre durchführen oder nicht. Damit haben die Zugangsberechtigten bei jeder Trassenanmeldung auch hinsichtlich der für sie und die Antragstellerinnen wechselseitig geltenden Pönalhöhen eine Wahlmöglichkeit.

Zu berücksichtigen ist schließlich, dass frühere Genehmigungen des Anreizsystems auch wegen der fehlenden Berücksichtigung der Besonderheiten des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs zu versagen waren. Während im Beschluss BK10-16-0008\_E zwar eine für alle Verkehre einheitliche Pönale von 10 Cent als insgesamt zu niedrig angesehen wurde, ergab sich nach der Überzeugung der Beschlusskammer für den Teilbereich des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs gerade eine übermäßige Belastung durch das damals beantragte Anreizsystem. Gefordert war damit eine weitere Differenzierung innerhalb des inhomogenen SGV, um den jeweiligen Besonderheiten einzelner Verkehre besser gerecht werden zu können. Im Beschluss BK10-16-0008\_E führte die Beschlusskammer hierzu aus, dass die Antragstellerinnen den insgesamt geringeren Pünktlichkeitsanforderungen des SGV zwar

dadurch Rechnung getragen hätten, dass sie andere Schwellenwerte als im SPV für die Unterwegspünktlichkeit angesetzt hätten. Eine weitere Differenzierung innerhalb dieser Verkehrsdienste sei hingegen nicht erfolgt. Gerade im SGV sei jedoch zwischen regelmäßigen Verkehren, die im Netzfahrplan berücksichtigt werden, und gelegentlichen Verkehren, die aus speziellen Anlässen durchgeführt werden, zu unterscheiden. Die durchschnittliche Verspätung bei kurzfristigen Gelegenheitsverkehren liege wesentlich höher als im übrigen SGV. Gleichwohl hätten die Antragstellerinnen beabsichtigt, die geplanten Regelungen ohne jegliche Modifizierung in gleichem Maße auch auf diese Gruppe anzuwenden. Nach diesen Maßstäben sei § 39 Abs. 1 ERegG nicht eingehalten, da der kurzfristige Gelegenheitsverkehr durch die damals beantragten leistungsabhängigen Entgeltregelungen übermäßig belastet würde. Vor diesem Hintergrund ist daher nicht von vornherein ausgeschlossen, dass bei der gebotenen Differenzierung innerhalb des SGV auch eine Pönale von 10 Cent für einzelne Teilbereiche des Güterverkehrs bereits einen genügenden Anreiz setzen kann, wenn die beantragten Regelungen andernfalls eine unangemessene Belastung der betreffenden Verkehre bedeuten würde. Vielmehr erscheint die Genehmigung eines vergleichsweise geringen Anreizentgelts gerade geboten, soweit es sich bei den davon betroffenen Verkehren um kurzfristige Gelegenheitsverkehre oder vergleichbare Verkehre handelt. Zumindest bei einer typisierenden Betrachtung lässt sich möglicherweise annehmen, dass die kurzfristigen Gelegenheitsverkehre im Wesentlichen nicht-pünktlichkeitssensiblen SGV darstellen. Die nunmehr beantragten relativ niedrigen Pönalhöhen in diesem Segment sind damit ein Umstand, der geeignet sein kann, den Besonderheiten des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs bzw. nicht-pünktlichkeitssensibler Verkehre Rechnung zu tragen und unbillige Härten zu vermeiden. In den Kundenveranstaltungen zur Vereinbarung der Eckwerte des Anreizsystems hat sich zudem ergeben, dass eine typisierende Betrachtung anhand des Begriffspaares „kurzfristiger Gelegenheitsverkehr“ und „sonstiger SGV“ den tatsächlichen Erfordernissen der EVU nicht immer vollständig gerecht wird. Zumindest in Einzelfällen könne es insbesondere auch kurzfristige Gelegenheitsverkehre mit hohen Pünktlichkeitsanforderungen geben. Daher sei den besonderen Anforderungen der jeweiligen Verkehre des SGV am besten dadurch Rechnung zu tragen, dass diese hinsichtlich ihrer Pünktlichkeitsanforderungen wählen können. Damit würde eine einzelfallbezogene Berücksichtigung der jeweiligen Besonderheiten und durchschnittlichen Verspätungen unterschiedlicher Verkehre ermöglicht. Diese Forderung der Zugangsberechtigten wurde von den Antragstellerinnen im gegenständlichen Genehmigungsantrag aufgenommen.

Die Beschlusskammer wird, sobald sich hinreichende praktische Erfahrungen mit dem Anreizsystem ergeben haben, überprüfen, inwieweit die genehmigten Schwellenwerte und Anreizentgelte insbesondere für nicht pünktlichkeitssensible Verkehre die mit dem Anreizsystem verfolgten Ziele und Zwecke in angemessener Weise erfüllen. Sollten hier Defizite festzustellen sein, wäre darauf im Rahmen des dann laufenden Genehmigungsverfahrens entsprechend zu reagieren. Insgesamt erscheint es aus Sicht der Beschlusskammer wesentlich, in den Wirkbetrieb des Anreizsystems für alle Verkehrsdienste einzusteigen und hierdurch den Verhandlungspartnern die Möglichkeit zu geben, das Anreizsystem zu evaluieren und ihre Diskussionen auf Basis im Betrieb gewonnener sachlicher Argumente fortzuführen. Die hier dargestellte Bewertung des Anreizsystems als noch genehmigungsfähig sollte nicht so verstanden werden, dass die identischen Regelungen zwingend dauerhaft als genehmigungsfähig gewertet werden müssten. Vielmehr basiert die derzeitige Bewertung zu einem erheblichen Anteil darauf, dass aufgrund der mangelnden beiderseitigen Erfahrungen mit einem wirksamen Anreizsystem eine auf Sachgründen basierte Verhandlung erschwert ist.

Insofern konnten an die vorzutragenden Sachgründe (auf beiden Seiten) nicht die Anforderungen gestellt werden, die in späteren Verfahren zu stellen sein werden.

### **II. 3.6.7.3.5.2 Forderung nach einem abstrakten Leistungsversprechen**

Die Antragstellerinnen weisen die Forderungen nach abstrakten Pünktlichkeitszielen für EIU („Leistungsversprechen“) als Maßstab für etwaige Pönalen aus hinreichenden Sachgründen zurück. Die Zurückweisung war insbesondere deshalb zwingend, weil die Forderung der Zugangsberechtigten an diesem Punkt nicht mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften zur vereinbaren war.

Unter einem „abstrakten Leistungsversprechen“ wurde im hiesigen Verfahren die Forderung von Zugangsberechtigten verstanden, nicht anhand von Verspätungen gegenüber dem jeweiligen Fahrplan zu pönalisieren, sondern abstrakte Ziele zu definieren, anhand derer zu pönalisieren bzw., bei einem Übertreffen des Ziels, ein Bonus auszuzahlen wäre. Hierfür könne zum Beispiel die durchschnittliche tatsächliche Fahrdauer für die jeweiligen Laufwege ermittelt und als Maßstab verwendet werden. Demgegenüber seien die Fahrpläne gerade im kurzfristigen Gelegenheitsverkehr oftmals unrealistisch und eigneten sich daher nicht als Maßstab für Pönalen.

Die Antragstellerinnen verweisen nach Auffassung der Beschlusskammer zu Recht darauf, dass nach der gesetzlichen Regelung die anreizrelevanten Verspätungen anhand des Fahrplans zu berechnen sind. So heißt es in Anlage 7 Nr. 2b) Satz 1 zum ERegG: „Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit.“

Die Antragstellerinnen hatten der Forderung nach einem abstrakten Leistungsversprechen auch nicht unter dem Aspekt zu folgen, dass ein Anknüpfen an den bestehenden Fahrplan lediglich eine Verbesserung der Pünktlichkeit im Rahmen der bestehenden infrastrukturellen Leistungsfähigkeit anreizen könne, nicht hingegen zu einer darüber hinausgehenden Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes durch eine Ausweitung der Kapazitäten anhalte. Dass eine Kapazitätsausweitung durch die leistungsabhängigen Entgeltregelungen angereizt werden solle, ergibt sich nämlich aus den gesetzlichen Regelungen nicht. Dies erschiene auch systemfremd. Anknüpfungspunkt des Anreizsystems ist nach den Regelungen aus § 39 ERegG und Anlage 7 Nr. 2 zum ERegG regelmäßig eine (Zusatz-) Verspätung, welche schon tatsächlich nur gegenüber einem Fahrplan bestimmt werden kann. So sind beispielsweise die ermittelten Verspätungen den jeweiligen Verantwortungsbereichen zuzuordnen [vgl. Anlage 7 Nr. 2 c) und d)] und durchschnittliche Verspätungen bei der Berechnung der Zahlungen zu berücksichtigen [vgl. Anlage 7 Nr. 2 e). Kapazitätsausweitungen finden hingegen an keiner Stelle Erwähnung.

Auch soweit § 39 Abs. 2 Satz 2 von einem „geplanten Leistungsniveau“ spricht, welches als Anknüpfungspunkt für etwaige Bonuszahlungen dienen könne, ergibt sich keine Notwendigkeit für ein abstraktes Leistungsversprechen des EIU. Denn jedenfalls für ein Anreizsystem, welches auf Pönalzahlungen für Störungen beruht, sind nach dem eindeutigen Wortlaut der Anlage 7 Nr. 2b) Satz 1 zum ERegG die Verspätungen anhand des Netzfahrplans zu ermitteln.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Zu einem auf Bonuszahlungen beruhenden Anreizsystem zugleich unter Ziffer II. 3.6.10.3.4.3.

Dementsprechend haben die Antragstellerinnen auch Forderungen einzelner Zugangsberechtigter zurückweisen dürfen, die tatsächlichen umleitungsbedingten Mehrkosten im Anreizsystem auch dann zu berücksichtigen, wenn Umleitungen bereits im Fahrplan vorgesehen sind. In diesen Fällen entstehen nämlich schon keine anreizrelevanten Verspätungen gegenüber dem maßgeblichen Fahrplan. Zudem stellen geplante Baustellen grundsätzlich wünschenswerte Maßnahmen zum Erhalt oder Ausbau der Infrastruktur dar und sind damit gerade keine Störungen, deren Vermeidung durch ein Anreizsystem angereizt werden sollte. Im Übrigen sehen die beantragten SNB ohnehin bestimmte Kompensationen für baustellenbedingte Umleitungen vor, welche im Einzelnutzungsvertrag noch nicht berücksichtigt wurden (Ziffer 6.4.4. der SNB) bzw. für den SGV auch dann, wenn Baustellen bereits im Netzfahrplan berücksichtigt sind (Ziffer 6.4.1 der SNB).

#### **II. 3.6.7.3.5.3 Forderung nach Alternativen zu einem Pönalsystem**

Die Antragstellerinnen weisen ebenso die Forderung nach einer weitergehenden Prüfung von Alternativen zu einem Pönalsystem – insbesondere einem Bonussystem – aus hinreichenden Sachgründen zurück.

Nach § 39 Abs. 2 Satz 2 ERegG können die leistungsabhängigen Entgeltregelungen Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebes, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen. Die Antragstellerinnen wären daher zwar nicht daran gehindert gewesen, auch Bonusregelungen vorzusehen, ihnen kommt insoweit aber nach der gesetzlichen Formulierung ein Wahlrecht zu. Es kann dahinstehen, ob die Beschlusskammer (jedenfalls in Fällen einer zu fingierenden Vereinbarung mit den Zugangsberechtigten) überhaupt befugt wäre, die Ausübung dieses gesetzlichen Wahlrechts zu überprüfen. Denn es ist jedenfalls nicht ersichtlich, dass die Antragstellerinnen ihr Wahlrecht aus gänzlich sachfremden Erwägungen oder in unangemessener Weise ausgeübt hätten.

Die Antragstellerinnen verweisen zu Recht darauf, dass schon die Finanzierung eines solchen Bonussystems – auch nach dem Vortrag der Zugangsberechtigten in den Kundenveranstaltungen und im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens – ungeklärt geblieben ist. Insbesondere sind die Antragstellerinnen auch nicht verpflichtet, ein Bonussystem zu beantragen, welches lediglich einseitige Bonuszahlungen des EIU an solche EVU vorsieht, die ein vereinbartes Leistungsniveau übertreffen. Denn nach § 39 Abs. 1 ERegG sollen die leistungsabhängigen Entgeltbestandteile sowohl den EVU als auch dem EIU Anreize zu Qualitätsverbesserungen setzen. Vorschläge für ein wechselseitiges Bonussystem wurden von den Zugangsberechtigten im Rahmen der Verhandlungen über die Eckwerte des Anreizsystems hingegen nicht unterbreitet. Auch aus Sicht der Beschlusskammer ist nicht ersichtlich, welche grundsätzlichen Vorteile ein wechselseitiges Bonussystem gegenüber einem Pönalsystem – etwa in Hinblick auf die erzielbare Anreizwirkung, eine verursachungsgerechte Zusage von Ansprüchen und Zahlungsverpflichtungen oder bezüglich einer einfachen Operationalisierung des Anreizsystems – böte. Das beantragte Pönalsystem ist jedenfalls grundsätzlich geeignet, einen wechselseitigen und wirksamen Anreiz zu Qualitätsverbesserungen zu setzen, indem derjenige, dem eine Verspätungsursache zuzurechnen ist, hierfür eine Strafzahlung leistet.

#### **II. 3.6.7.3.5.4 Forderung nach externer Streitbeilegungsstelle**

Die Antragstellerinnen weisen die Forderung nach der Einrichtung einer auch organisatorisch von ihnen unabhängigen und etwa bei der Bundesnetzagentur angesiedelten Streitbeilegungsstelle aus hinreichenden Sachgründen zurück.

Nach Anlage 7 Nr. 2g) ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängigen Entgeltregelungen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem hat Unparteilichkeit gegenüber den Parteien zu gewährleisten.

Die Antragstellerinnen verweisen darauf, dass ihre für die Streitbeilegung zuständigen Mitarbeiter von Weisungen freigestellt seien. Eine voreingenommene Überprüfung von Streitfällen zwischen EVU und der Antragstellerinnen sei daher nicht zu befürchten. Zudem bedeute eine organisatorisch selbstständige bzw. externe Streitbeilegungsstelle einen erheblichen finanziellen Aufwand, dessen Deckung bislang ungeklärt und der im Zweifel durch (erhöhte) Trassenentgelte zu finanzieren sei. Es sei daher jedenfalls zunächst abzuwarten, welche Erfahrungen die Beteiligten mit der bereits eingerichteten Streitbeilegungsstelle machten. Auch aus Sicht der Beschlusskammer sind jedenfalls gegenwärtig keine Umstände ersichtlich, die für eine Parteilichkeit der Entscheidungen der Streitbeilegungsstelle sprechen. Insbesondere konnte die Beschlusskammer die Freistellung der betreffenden Mitarbeiter von Weisungen durch eine entsprechende Richtlinie der Antragstellerinnen erwirken. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Antragstellerinnen für betroffene EVU, an der auch Mitarbeiter der Abteilung 7 der Bundesnetzagentur teilgenommen haben, ist zudem von Seiten der EVU des SPV berichtet worden, dass sie an der Arbeit der Streitbeilegungsstelle bislang nichts auszusetzen hätten.

Die Beschlusskammer behält sich überdies vor, das Streitbeilegungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt zu evaluieren, wenn weitere Praxiserfahrungen vorliegen. Soweit EVU der Auffassung sind, durch Entscheidungen der Streitbeilegungsstelle systematisch benachteiligt zu werden, sollte dies in geeigneter Form dokumentiert und der Beschlusskammer zur Kenntnis gebracht werden.

#### **II. 3.6.7.3.5.5 Kodierungen und 4-Stunden-Regel**

Die Antragstellerinnen weisen die weitergehenden Forderungen zu Änderungen an der Kodierrichtlinie aus hinreichenden Sachgründen zurück.

Nach den Regelungen der Richtlinie 42.9001 Abschnitt 4 Punkt 6 erfolgt die Zuordnung der Zusatzverspätungen zu Primärkodierungen so lange, bis Staueffekte beseitigt sind und geplante Trassen wieder uneingeschränkt befahren werden können (Störungsende). Nach dem Störungsende können Zusatzverspätungen noch bis zu vier Stunden einer Primärursache zugewiesen werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Störung stehen. Zusatzverspätungen, die darüber hinaus weiterhin auftreten, können nicht mehr der ursächlichen Störung zugeordnet werden und werden mit der dann wirkenden Ursache kodiert.

Die Hinzugezogene zu 14 argumentiert, dass insbesondere im Schienengüterverkehr die EVU binnen dieser Frist, z. B. durch die Herbeiführung von Personal, nicht reagieren könnten.

Die Antragstellerinnen argumentieren, dass diese Regelung bis 2014 nicht existiert habe und bis dahin den EVU keine solche Frist zur Verfügung gestanden hätte. Die sog. „Vier-Stunden-Regel“ sei gemeinsam mit dem Markt diskutiert und als sinnvolle Größe angesehen worden. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass eine ursprünglich blockierte Infrastruktur den anderen Marktteilnehmern nach angemessener Zeit wieder zur Verfügung stehen müsse.

Die Beschlusskammer schätzt den hier gegenständlichen Zeitraum von vier Stunden nach Störungsende als angemessen ein. Hierbei wurde die Verfügbarkeit der Infrastruktur für alle

Marktteilnehmer und der definierte Zeitpunkt der Beendigung einer Störung („bis Staueffekte beseitigt sind und geplante Trassen wieder uneingeschränkt befahren werden können (Störungsende)“), in die Betrachtung mit einbezogen.

#### **Verspätungsursache (VU) 41 – Vorheriger EIU:**

Nach den Regelungen der Richtlinie 420.9001A02 werden auf diese VU Zusatzverspätungen kodiert, die auf dem Streckennetz der DB Netz AG entstehen, aber Folge technischer oder betrieblicher Einschränkungen bei einem übergebenden EIU sind.

Die Hinzugezogene zu 14 argumentiert, dass die VU 41 auch solche Infrastrukturen Dritter erfasse, deren Betriebsführung bei der DB Netz AG liege, und verlangt, dass diese Kodierung zu Lasten der Antragstellerinnen gehe.

Die VU 41 gehört nicht zu den anreizrelevanten Kodierungen. Liegt die Ursache für die Verspätung im Bereich einer fremden Infrastruktur, so schützt die VU 41 sowohl das EVU als auch die DB Netz AG vor einer belastenden Kodierung. Sofern auf der gegenständlichen Infrastruktur die DB Netz AG tatsächlich die Betriebsführung innehatte, wäre z. B. eine gestörte Weiche Bestandteil der fremden Infrastruktur. Der Hintergrund für eine die Antragstellerinnen belastende Kodierung ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht erkennbar. Nach Anlage 7 zum ERegG Punkt 4 ist ebenfalls nur eine Zuordnung auf einen anderen Betreiber der Schienenwege erkennbar.

#### **Verspätungsursache (VU) 93 – Wende:**

Nach den Regelungen der Richtlinie 420.9001A02 werden auf diese VU Zusatzverspätungen infolge verspäteter Fahrzeugübergänge kodiert; dabei muss ein Zugnummernwechsel erfolgen.

Die Hinzugezogene zu 14 argumentiert, dass sich eine Ankunftsverspätung nicht nur auf den nachfolgenden Zug, sondern auch auf andere Züge auswirken könne.

Die Richtlinie 420.9001A02 sieht vor, dass die Kodierung 93 nur für den Zug verwendet wird, auf den Fahrzeuge übergehen. Zusatzverspätungen anderer betroffener Züge werden mit den Zugfolgekodierungen kodiert.

Insofern entsteht nach Einschätzung der Beschlusskammer kein Änderungsbedarf. Die Zugfolgekodierungen fallen, wie die Kodierung einer Wende, unter die sekundären Ursachen und unterfallen nicht dem Anreizsystem.

#### **Außerplanmäßiger Lokführererholungshalt:**

Die Hinzugezogene zu 14 fordert die Einführung einer (neuen) Kodierung „VU 97 – Außerplanmäßiger Lokführererholungshalt“. Hierunter sollten Sachverhalte erfasst werden, bei denen es zu einem außerplanmäßigen Lokführererholungshalt käme. Dies beträfe zum einen den Fall, dass ein Triebfahrzeugführer durch unplanmäßige Vorfälle (z.B. Verzögerungen im Betriebsablauf) nach dem Arbeitszeitgesetz eine Ruhepause einlegen müsse. Zum anderen solle der Fall erfasst werden, in dem in der für den Lokführererholungshalt bestellten Betriebsstelle keine freien Gleiskapazitäten zur Verfügung stünden und auf eine andere Betriebsstelle ausgewichen werden müsse.

Die Antragstellerinnen lehnen die Einführung einer diesbezüglichen neuen Kodierung ab. Sie argumentieren, dass sowohl seitens der Antragstellerinnen als auch der EVU Prozesse bestünden, mittels derer eine Einwirkung auf das Personal möglich sei. Daher seien diese Fälle demjenigen zuzuordnen, dessen Personal betroffen sei.

Nach Einschätzung der Beschlusskammer können die Gründe für die Verlegung eines Lokführererholungshaltes vielfältig sein. Sie können im Bereich des Betreibers der Infrastruktur, des EVU als auch im sekundären Bereich entstehen. Zudem bestellt das EVU in seinem Fahrplan einen vorgeplanten Halt. Sofern dieser auf einer anderen Betriebsstelle durchgeführt wird, kann der ursprünglich bestellte Halt normalerweise entfallen. Insofern sieht auch die Beschlusskammer keinen Bedarf für die Kodierung auf eine neu zu bestimmende Verspätungsursache.

#### **II. 3.6.7.3.5.6 Forderung nach besonderem IT-Tool**

Die Antragstellerinnen weisen aus hinreichenden Sachgründen zurück, die Einführung eines Anreizsystems davon abhängig zu machen, dass zuvor ein eigenständiges IT-System u.a. mit digitaler Schnittstelle zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine IT-gestützte Prüffähigkeit der Mitteilung der Berechnungen eingeführt worden ist.

Die Antragstellerinnen verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass eine solche IT-Lösung aus betrieblichen Gründen jedenfalls nicht kurzfristig geschaffen werden könne. Insbesondere bestehe bei Eingriffen in die Betriebs-IT schon aus Sicherheitsgründen nur zu festgelegten Zeitpunkten die Möglichkeit von Veränderungen. Zudem seien bereits einzelne Verbesserungen erreicht worden. So seien die Tagesnachweise bereits so angepasst worden, dass deren Inhalt nunmehr per „copy & paste“ in die Umkodierungsanträge übernommen werden könnten. Die Machbarkeit von weiteren Softwarelösungen werde außerdem derzeit geprüft. Gleichwohl könne die Einführung des obligatorischen Anreizsystems nicht davon abhängig gemacht werden, dass alle wünschenswerten Softwarelösungen bereits entwickelt sind.

Den Zugangsberechtigten ist zuzugeben, dass die derzeit von den Antragstellerinnen angebotenen Kommunikationsmöglichkeiten keineswegs zufriedenstellend sind. Allerdings hat die Beschlusskammer auch zur Kenntnis zu nehmen, dass sich offenbar die EVU des SPV, die bereits seit Mitte letzten Jahres das Anreizsystem praktizieren, mit den angebotenen Kommunikationskanälen haben arrangieren können. Zudem ist in Rechnung zu stellen, dass ein öffentliches Interesse daran besteht, das Anreizsystem auch für den SGV in Kraft zu setzen, um so Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu schaffen. Vor diesem Hintergrund sieht die Beschlusskammer die Zurückweisung der Forderungen der Zugangsberechtigten als noch vertretbar an. Sie erwartet aber auch, dass die Antragstellerinnen den Zugangsberechtigten in absehbarer Zeit eine mit im internationalen Bereich üblichen Schnittstellen versehene IT-Plattform zum Austausch zur Verfügung stellen.

#### **II. 3.7 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten**

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für das Jahr 2021 sind bezüglich der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten für das Genehmigungsjahr 2021 nicht zu beanstanden. Die mit den Betriebsleistungen des Basisjahres gewichtete Summe der Entgelte (Referenzerlös<sup>46</sup>) übersteigt die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) nicht. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist diesbezüglich nicht zu beanstanden.

---

<sup>46</sup> Der sich ergebende (fiktive) Erlös aus Preisen des Genehmigungsjahres (2020) und Mengen des Basisjahres (Ø 2014 - 2016) wird im Folgenden als Referenzerlös (2020) bezeichnet. Im Unterschied dazu stellt der Prognoseerlös (2020) auf Preise und Menge des Genehmigungsjahres (2020) ab, ist für die regulatorische Entgelthöhenprüfung an dieser Stelle aber nicht von Relevanz.

Im Rahmen des Prozesses der Anreizsetzung wird für jedes Jahr innerhalb einer Regulierungsperiode im Verfahren nach § 25 Abs. 2 ERegG eine Obergrenze der Gesamtkosten festgelegt. Gemäß § 26 Abs. 2 ERegG hat ein Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente auf der Grundlage der §§ 23 und 31 bis 41 ERegG festzulegen und genehmigen zu lassen. Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der Entgelte ist, dass die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichtete Summe dieser Entgelte die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigt. Die Prüfung des Referenzerlöses gegen die Obergrenze der Gesamtkosten dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Gesamtumsatzes.

Die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte betreffen das Jahr 2021 und somit das dritte Jahr der Regulierungsperiode 2019 bis 2023. Die OGK für das Jahr 2021 wurde mit Beschluss vom 22. Juli 2019 (Geschäftszeichen BK10-19-0031\_E) zunächst auf 5.193 Mio. EUR festgelegt. Nachdem die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) per Beschluss vom 20.03.2020 als qualifizierte Regulierungsvereinbarung gemäß § 30 ERegG anerkannt wurde (BK10-20-0001\_E), erfolgte per Beschluss vom 25.03.2020 eine Anpassung der OGK 2021 auf der Grundlage des § 25 Abs. 3 ERegG auf 5.460 Mio. EUR (BK10-20-0002\_E).

Die Antragstellerinnen haben die entsprechende Berechnung zur Darlegung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten in Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell vorgelegt. Der Referenzerlös 2021, der sich aus den zu genehmigenden Trassenpreisen 2021 und den entsprechenden Mengen (Betriebsleistungen) des Basisjahres ergibt (Durchschnitt 2014 bis 2016), beläuft sich nach den Berechnungen der Antragstellerinnen auf 5.285 Mio. EUR.<sup>47</sup> Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich nach Angaben der Antragstellerinnen auf saldiert rund -12 Mio. EUR. Insgesamt beziffern die Antragstellerinnen einen Referenzerlös von 5.272 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt somit gemäß den Angaben der Antragstellerinnen um 188 Mio. EUR unter der Erlösobergrenze.

---

<sup>47</sup> Hinweis: In dem Anschreiben zum Genehmigungsantrag vom 02.10.2019 beziffern die Antragstellerinnen ihren zu genehmigenden Referenzerlös aus den Basisentgelten auf 5.285 Mio. EUR. Dieser Referenzerlös ergibt sich aus der Multiplikation der zu genehmigenden Trassenpreise, berechnet auf Basis von zwei gerundeten Nachkommastellen (drei im SPNV), mit der Betriebsleistung aus dem Basisjahr und ist für den vorliegenden Abgleich mit der OGK die relevante Zielgröße. Bei der vorgelagerten mathematischen Herleitung der Preisstrukturen nach Ramsey-Boiteux mit nicht gerundeten Trassenpreisen ergibt sich abweichend hiervon ein zur internen Herleitungszwecken genutzter mathematischer Referenzerlös in Höhe 5.284 Mio. EUR (vgl. Anlage 2 und Anlage 3 zu diesem Beschluss).

**Tabelle 30 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin**

Bereich	Ø Preis TPS 2021 [€/Trkm]	Betriebsleistung Basisjahr [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,32	649,3	3.457
SPFV	7,14	142,4	1.016
SGV	3,11	260,4	811
Summe Referenzerlös Basisentgelt	4,92	1.052,1	5.285
Sonstige Entgeltkomponenten (Tabelle 31)			- 12
Summe Referenzerlös insgesamt			5.272
Obergrenze der Gesamtkosten 2021			5.460
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			188

Die sonstigen Entgeltkomponenten setzen sich gemäß der Antragstellerinnen aus folgenden Bestandteilen zusammen:

**Tabelle 31 – Sonstigen Entgeltkomponenten gemäß der Antragstellerinnen**

Bereich	[Mio. €]
Stornierungserlöse	30,3 Mio. €
Änderungsentgelte	0,4 Mio. €
Entgelt für Angebotserstellung	in Stornierungserlösen enthalten
Anreizsystem SPV	-14,9 Mio. €
<i>davon Zahlungen EIU an EVU</i>	-20,4 Mio. €
<i>davon Zahlungen EVU an EIU</i>	5,5 Mio. €
Anreizsystem SGV	-2,1 Mio. €
Entgeltminderung	-8,3 Mio. €
Baumleitungskosten	-11,0 Mio. €
Neuverkehrsnachlass	-6,8 Mio. €
Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	0,06 Mio. €
Summe	-12,34 Mio. €

Hinsichtlich der sonstigen Entgeltkomponenten ist fraglich, welche sonstigen Mehr- und Mindererlöspositionen in welcher Höhe bei der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten tatsächlich zu berücksichtigen sind. In der zweiten Anhörung vom 21.10.2019, der sechsten Anhörung vom 26.11.2019 und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 19.11.2019 hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen zur Berücksichtigung der sonstigen Entgeltkomponenten im Referenzerlös befragt.

Vor dem Hintergrund des signifikanten Erlöspuffers, d. h. der höheren OGK 2021 im Vergleich zum Referenzerlös für das Jahr 2021, kann in diesem Verfahren allerdings eine Entscheidung bezüglich der Berücksichtigung der Einzelerlöskomponenten der sonstigen Entgelte dahingestellt bleiben. Im Ergebnis sind nach Auffassung der Beschlusskammer die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte bezüglich des Entgeltniveaus daher nicht zu beanstanden.

Bei der Berechnung des Referenzerlöses ist auf die Entgelte abzustellen, die zur Genehmigung anstehen. Mit Blick auf die Entgelte, die nicht so genehmigt werden können, wie von den Antragstellerinnen beantragt, ist auf das Entgelt abzustellen, das sich nach den Feststellungen der Beschlusskammer ergibt. Im Rahmen der Preisadjustierungen durch die Beschlusskammer im SPFV und SGV haben sich Anpassungen bei der Erlözzusammensetzung ergeben (vgl. Tabelle 30 gegenüber Tabelle 32). Zudem ist darauf hinzuweisen, dass

bei Anpassung der Segmentabgrenzungen grundsätzlich entsprechende Anpassungen der Basisjahrmengen (Betriebsleistungen) als Grundlage der Herleitung des Referenzerlöses in Betracht zu ziehen wären. Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die vorliegenden Anpassungen der Segmentabgrenzungen in den Bereichen „SPFV Nacht“, „SPFV Punkt-zu-Punkt“ und der Einordnung der bestellten Transitverkehre der Hinzugezogenen zu 16 jedoch von so untergeordneter Bedeutung, dass keine spürbare Änderungen am Gesamtgefüge zu erwarten wären. Bezüglich der Versagung der Änderungen der Segmentabgrenzung im SGV „Gefahrgut“ und „Gefahrgutgüternahmeverkehr“ ergibt sich gerade keine Änderungen gegenüber dem Status quo (TPS 2018, AGK) bei der Festlegung der Mengen, sodass die Frage der Basisjahrmengen hier nicht von Relevanz ist.

Hinsichtlich der sonstigen Entgeltkomponenten hat die Beschlusskammer zum gegenwärtigen Zeitpunkt teilweise eine abweichende Einschätzung. Gleichwohl kann eine Entscheidung hierzu vor dem Hintergrund des signifikanten Erlöspuffers, d. h. der höheren OGK 2021 im Vergleich zum Referenzerlös, in diesem Verfahren dahingestellt bleiben. Selbst wenn die erlösmindernden Komponenten vollständig unberücksichtigt blieben und die erlöserhöhenden Komponenten ( $\approx 36$  Mio. EUR = Stornierungserlöse 30,3 Mio. EUR + Änderungsentgelte 0,4 Mio. EUR + Anreizsystem SPV davon Zahlungen EVU an EIU 5,5 Mio. EUR + Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten 0,06 Mio. EUR) vollständig berücksichtigt würden, beliefe sich der Referenzerlös auf rund 5.321 Mio. EUR (entspricht 5.285 Mio. EUR + 36 Mio. EUR) und läge immer noch um 139 Mio. EUR unter der Obergrenze der Gesamtkosten.

Allerdings scheint es nach derzeitiger Einschätzung eher unwahrscheinlich, dass – wie in der vorstehenden strengen Ungünstigkeitsrechnung unterstellt – bei einer potentiellen Berücksichtigung des Anreizsystems die Zahlungen im Rahmen des Anreizsystems der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Antragstellerinnen erlöserhöhend berücksichtigt würden, die Zahlungen im Rahmen des Anreizsystems der Antragstellerinnen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen dagegen nicht erlösmindernd einbezogen würden. Als „ungünstigster“ Fall verbliebe vor diesem Hintergrund somit ein in Gänze (saldiert) nicht erlösmindernd berücksichtigtes Anreizsystem. Bei einer – für die Antragstellerinnen ungünstigen – gesamthafte Nichtberücksichtigung des Anreizsystems auf den Referenzerlös verbliebe ein Erlöspuffer von 145 Mio. EUR als Differenz zwischen dem Referenzerlös (5.315 Mio. EUR = 5.285 Mio. EUR + Stornierungserlöse 30,3 Mio. EUR + Änderungsentgelte 0,4 Mio. EUR + Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten 0,06 Mio. EUR) und der Obergrenze der Gesamtkosten (5.460 Mio. EUR).

**Tabelle 32 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer**

Bereich	Ø Preis TPS 2021 [€/Trkm]	Betriebsleistung Basisjahr [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,51	649,3	3.576
SPFV	6,77	142,4	964
SGV	2,86	260	744
Summe Referenzerlös Basisentgelt	5,02	1.052,1	5.285
Sonstige Entgeltkomponenten			-12 bis 31
Summe Referenzerlös insgesamt			5.272 bis 5.315
Obergrenze der Gesamtkosten 2021			5.460
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			145 bis 188

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass gegen die Entscheidung der Beschlusskammer vom 28.06.2017 zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK), die das

AGK auf 5.307 Mio. EUR festlegt, unter den Aktenzeichen 18 K 10766/17 und 18 K 11184/17 zwei Klagen beim Verwaltungsgericht Köln anhängig sind. Die Entscheidung zum AGK ist daher nicht bestandskräftig.

Für den Fall, dass sich – insbesondere im von den Unternehmen ITL Eisenbahngesellschaft mbH und SBB Cargo Deutschland GmbH betriebenen Verfahren 18 K 11184/17 – ergibt, dass das AGK zu hoch festgelegt wurde, kann auch die OGK zu hoch festgelegt worden sein. In der Folge besteht die Möglichkeit, dass der Beschluss zur OGK abzuändern wäre. Auf die Möglichkeit einer Aufhebung der OGK-Entscheidung hat die Beschlusskammer auch im dortigen Beschluss vom 25.03.2020 (BK10-20-0002\_E) hingewiesen. Dies hätte wiederum zur Folge, dass sich dann die Ziffern 1 und 2 des Tenors der hier getroffenen Genehmigung ggf. als falsch darstellten. Die Beschlusskammer wird in einem solchen Fall die Aufhebung der hiesigen Genehmigung zu erwägen haben.

Die Antragstellerinnen sind an den Gerichtsverfahren beteiligt und kennen daher den Sachstand der Verfahren. Vor rechtskräftigem Abschluss der o. g. Klageverfahren können die Antragstellerinnen daher unter dem Gesichtspunkt einer möglichen Überschreitung der OGK nicht auf den Bestand der hier ausgesprochenen Genehmigung vertrauen.

Mit Blick auf die sonstigen Entgeltkomponenten lässt sich aus Sicht der Beschlusskammer bislang Folgendes resümieren:

- Das Entgelt für Änderungen, Angebotserstellung, die Bauumleitungskosten, der Neuverkehrsnachlass und Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten sind bei der Ermittlung des Referenzerlöses zu berücksichtigen.
- Inwieweit Zahlungen aus dem Anreizsystem und Entgeltminderungen, Stornierungserlöse zu berücksichtigend sind, ist noch nicht abschließend geklärt.
- Die sonstigen Entgeltkomponenten können auf Grundlage der Basisjahrmengen oder auf Basis von Ist- oder Prognosewerten ermittelt werden. Eine abschließende Beurteilung hierzu hat die Beschlusskammer noch nicht vorgenommen.

Obwohl eine Entscheidung bezüglich der Anrechenbarkeit der einzelnen Komponenten wie ausgeführt im hiesigen Verfahren dahinstehen kann, sollen im Folgenden die im Verfahren erwogenen Argumente zu den jeweiligen Komponenten dargelegt werden. Dabei wird insbesondere auf die Punkte eingegangen, bei denen möglicherweise ein Dissens zwischen den Antragstellerinnen und der Beschlusskammer besteht.

### **Anreizsystem**

Das Anreizsystem nach § 39 ERegG führt zu Zahlungen vom EIU an die EVU und vice versa. Die Antragstellerinnen prognostizieren nach Saldierung der wechselseitigen Zahlungen Mindererlöse aus dem Anreizsystem im SPV und SGV von insgesamt -17 Mio. Euro. Dieser Saldo wird von den Antragstellerinnen bei der Ermittlung des Referenzerlöses in Abzug gebracht.

Aus Sicht der Antragstellerinnen sei eine Nichtberücksichtigung der Mindererlöse aus dem Anreizsystem in Bezug auf die Entgeltobergrenze nur dann angemessen, wenn diese Mindererlöse sich bei angemessener Sorgfalt seitens der Antragstellerinnen vollumfänglich vermeiden ließen. Genau das sei aber nicht der Fall. Vielmehr sei ein gewisser „Bodensatz“ an netzbedingten Verspätungen auch im wirtschaftlich-technischen Optimum der Infrastruktur nicht vermeidbar. Die erforderlichen Investitionen und Aufwände, um einen fehlerfreien Zustand zu erreichen, wären weder betriebswirtschaftlich noch volkswirtschaftlich sinnvoll. Zu-

dem wäre dies auch technisch kaum erreichbar. Aus Sicht der Antragstellerinnen würde diese Einschätzung auch der Bund teilen, mit dem im Rahmen der LuFV-Verhandlungen ein langfristiger Zielzustand definiert wurde, der weiterhin einen „Bodensatz“ an Infrastruktureinschränkungen beinhalte. Weiterhin bestünde mit dem Bund (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Eisenbahn-Bundesamt) Einigkeit, dass dieser eingeschwungene Zustand des wirtschaftlich-technischen Optimums unter Berücksichtigung des aktuellen Infrastrukturzustands und der zur Verfügung stehenden Mittel kurzfristig nicht erreichbar sei. Die Aufwände aus dem Anreizsystem seien aus Sicht der Antragstellerinnen somit nicht vermeidbarer Bestandteil der Erbringung des Mindestzugangspakets. Die aus diesen Verspätungen resultierenden Mindererlöse aus dem Anreizsystem müssten deshalb auch in Bezug auf den Referenzerlös berücksichtigt werden.

Des Weiteren wäre aus Sicht der Antragstellerinnen eine Nichtberücksichtigung dieser Mindererlöse rechtsfehlerhaft, weil andernfalls bereits im Rahmen der Entgeltplanung nie die durch die Bundesnetzagentur festgesetzte Verzinsung erreicht werden könne. Andernfalls bestünde ein Widerspruch zu den Vorgaben des § 31 Abs. 2 ERegG, nach dem der Betreiber der Schienenwege verpflichtet ist, mit der Summe der nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. In die Summe der Entgelte müssten sowohl positive als auch negative Entgelte einfließen.

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 führen in ihrer Stellungnahme vom 30.10.2019 aus, dass aus ihrer Sicht das Anreizsystem als auch die Entgeltminderungen nicht bei der Ermittlung des Referenzerlöses Berücksichtigung finden dürften. Diese Positionen müssten vielmehr die Kapitalverzinsung der Antragstellerinnen schmälern, da es zum unternehmerischen Risiko der Antragstellerinnen gehöre, Mindererlöse wegen Schlechtleistung zu vermeiden. Das Risiko, die Infrastruktur zu beherrschen, stelle das originäre unternehmerische Risiko eines Infrastrukturbetreibers dar. Das Tragen dieses Risikos sei daher in der angemessenen Rendite enthalten. Infolgedessen wäre es aus Sicht der Hinzugezogenen zwingend, Mindererlöse aus dem Anreizsystem und Entgeltminderungen aus der angemessenen Rendite zu tragen bzw. die Rendite entsprechend zu schmälern. Anderenfalls müssten die Zugangsberechtigten für die Mindererlöse aus den ihnen gegenüber erbrachten Schlechtleistungen aufkommen.

Aus derzeitiger Sicht der Beschlusskammer erscheint es bei einer normativen Betrachtung fraglich, ob es sich bei den Pönalzahlungen aus dem Anreizsystem um einen Sachverhalt handelt, der bei der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten im Referenzerlös zu berücksichtigen ist. Bei einer Berücksichtigung eines negativen (oder positiven) Saldos aus dem Anreizsystem bliebe zwar stets ein Anreiz erhalten, geringere Pönalzahlungen als im Rahmen des TPS-Verfahrens unterstellt zu erreichen, doch würde eine Berücksichtigung eines gleichwohl gegebenen Saldos wirtschaftlich die jeweilige Marktgegenseite treffen. Im Falle eines negativen Saldos würde über eine Absenkung des Referenzerlöses in dieser Höhe eine entsprechende Erhöhung der Trassenentgelte ermöglicht. Dies bedeutete, dass Pönalzahlungen des EIU an einzelne EVU zumindest in der Höhe, wie diese die gegenläufigen Pönalzahlungen überschreiten, im Ergebnis von den EVU selbst zu tragen wären. Problematisch erschiene dies auch unter dem Aspekt, dass zwar alle Verkehrsarten gleichermaßen Pönalen aus dem Anreizsystem zu zahlen haben bzw. empfangen können, eine Berücksichtigung von Kosten oder Erlösen aus dem Anreizsystem über die Basisentgelte hingegen nur beim SPFV und SGV wirksam würde. Demgegenüber drohte eine Ungleichbehandlung des SPNV, da insoweit die Entgelte fix dynamisiert werden. Zudem könnte das EIU bei einer Berücksichtigung eines negativen Saldos seinen gezahlten Pönalen insoweit über höhere

Basisentgelte voll zurück erstattet bekommen. Bei einem positiven Saldo würden die Nettozahler unter den EVU dagegen nur anteilig profitieren, da die insgesamt sinkenden Basisentgelte anteilig auch den anderen EVU – darunter ggf. auch unmittelbaren Wettbewerbern – zugutekämen.

Die Antragstellerinnen argumentieren, dass ein gewisser „Bodensatz“ an netzbedingten Verspätungen auch im wirtschaftlich-technischen Optimum der Infrastruktur nicht vermeidbar und daher Zahlungen aus dem Anreizsystem zu erwarten wären. Aus Sicht der Beschlusskammer erscheint an dieser Argumentation allerdings problematisch, dass zwar nur ein „Servicelevel“ von unter 100 % versprochen wird, die Gegenleistung, d. h. die Zahlung durch die EVU, hingegen nicht auch mit einem entsprechenden Abschlag berechnet ist. Zudem ist das versprochene Servicelevel Ausdruck eines unzureichenden Zustandes der Infrastruktur, der gerade „spürbar“ pönalisiert werden soll.

Darüber hinaus gilt der Vortrag der Antragstellerinnen gleichsam auch für die Zugangsberechtigten. Auch im Eisenbahnverkehrsbereich wird ein gewisser „Bodensatz“ an Verspätungen nicht wirtschaftlich sinnvoll zu unterbinden sein. Insofern ist nichts dafür erkennbar, dass das Anreizsystem hierdurch zu Lasten der Antragstellerinnen unausgewogen wäre. Die Ausgewogenheit des Anreizes wird zudem durch das Gebot der Vereinbarung zwischen Infrastrukturbetreiber und Zugangsberechtigten und das Gebot zur Berücksichtigung der Durchschnittlichen Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten (vgl. Anlage 7 Nr. 2 lit. e ERegG).

Zudem könnte auch argumentiert werden, dass ein erwarteter Zahlungssaldo zu Lasten der Antragstellerinnen schlicht Teil der nach Anlage 7 ERegG vorgesehenen Vereinbarung zwischen dem Betreiber der Schienenwege und den Zugangsberechtigten wäre. Es scheint nicht fernliegend anzunehmen, dass etwa die Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs bei der Vereinbarung davon ausgingen, dass das mögliche Zahlungssaldo zu ihren Gunsten nicht über eine Anrechnung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten wieder neutralisiert würde. Gleichsam könnte dies auch den Antragstellerinnen entsprechend bewusst gewesen sein, so dass ein möglicher Mindererlös für die Antragstellerinnen sich nicht grundsätzlich ergeben würde, sondern nur deshalb, weil sich die Antragstellerinnen mit den Zugangsberechtigten in dieser Form vereinbart haben.

Darüber hinaus stehen, anders als bei der Obergrenze der Gesamtkosten, den Pönalzahlungen keine Kosten zur Erbringung des Mindestzugangspakets gegenüber. Es handelt sich bei den Pönalzahlungen um reine Anreizentgelte. Die Obergrenze der Gesamtkosten wird hingegen ausgehend vom Ausgangsniveau der Gesamtkosten kostenbasiert ermittelt. Für die Beschlusskammer wäre es zum aktuellen Diskussionsstand daher möglicherweise schlüssig, die auf Basis von Kosten hergeleitete Obergrenze der Gesamtkosten mit dem Referenzerlös zu vergleichen, der zur Deckung dieser Kosten vorgesehen ist. In der Folge wären aus Sicht der Beschlusskammer die Zahlungen aus dem Anreizsystem möglicherweise als nicht kostenbasierte Anreizentgelte bei dem Referenzerlös zu vernachlässigen.

### **Minderungen**

Die Antragstellerinnen prognostizieren Belastungen aus der automatischen Minderung und der Minderung auf Verlangen in Höhe von insgesamt -8,3 Mio. Euro. Diese Mindererlöse werden von den Antragstellerinnen bei der Ermittlung des Referenzerlöses in Abzug gebracht. Aus Sicht der Antragstellerinnen sind aus denselben Gründen wie beim Anreizsystem die Mindererlöse aus Minderungen bei der Bestimmung des Referenzerlöses in Abzug zu bringen. Auch Minderungen seien bei der bestehenden Infrastruktur nicht vermeidbar.

Wie oben beim Anreizsystem bereits ausgeführt, sind aus Sicht der Hinzugezogenen zu 9 und 18 Entgeltminderungen bei der Ermittlung des Referenzerlös nicht zu berücksichtigen.

Bei einer normativen Betrachtung ist aus Sicht der Beschlusskammer erneut wie beim Anreizsystem fraglich, ob eine Berücksichtigung bei der Berechnung des Referenzerlöses geboten ist. Dagegen könnte sprechen, dass Kosten aus Minderungen nur infolge von Leistungsstörungen auf Seiten des EIU entstehen. Bei einer Berücksichtigung würde die Kompensation für die Schlechtleistung des EIU bei einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise letztlich durch die Gesamtheit aller EVU getragen, anstatt einen Ausgleich nur innerhalb der synallagmatischen Leistungsbeziehungen und zum Nachteil des Schlechtleisters vorzunehmen. Zudem können sich Mehrleistungen zugunsten des EIU indirekt über die Möglichkeit des Übergewinns durch Mehrverkehre infolge der Anreizsetzung auswirken. Eine einseitige Anrechnung nur der Minderleistungen im Referenzerlös wäre daher möglicherweise nicht angemessen.

### **Stornierungserlöse**

Bei den Stornierungsentgelten handelt es sich um ein Entgelt, das zu zahlen ist, wenn eine vertraglich gebundene Trasse nachträglich storniert und nicht in Anspruch genommen wird. Die Antragstellerinnen prognostizieren Mehrerlöse aus Stornierungen für das Jahr 2021 in Höhe von insgesamt 30,3 Mio. EUR. Diese gesamten Stornierungserlöse setzen sich ihrerseits aus den Mindeststornierungserlösen gemäß Ziffer 6.4.8.2 der SNB in Höhe von näherungsweise 0,9 Mio. EUR und dem erhöhten Stornierungsentgelt gemäß Ziffer 6.4.8.3 der SNB in Höhe von 29,4 Mio. EUR zusammen. Der Anteil der Fahrplankosten am erhöhten Stornierungsentgelt betrage rund 3 %, d. h. rund 0,9 Mio. EUR. Eine systemseitige Abgrenzung der Stornierungserlöse von dem Angebotserstellungsentgelt sei gemäß der Antragstellerinnen nicht möglich, sodass die Angebotserstellungsentgelte in den gesamten Stornierungserlösen enthalten sind. Die Erlöse für Stornierungen werden gemäß der Antragstellerinnen auf Basis von vergangenen Ist-Werten für das Jahr 2021 prognostiziert. Dabei werde der Erlöswert für die relevante Periode mit den entsprechenden Dynamisierungsraten fortgeschrieben. Aus Sicht der Antragstellerinnen steht dieses Entgelt in unmittelbarem Zusammenhang zum Mindestzugangspaket. Die Stornierungsentgelte werden von den Antragstellerinnen bei der Ermittlung des Referenzerlöses in ihrem Genehmigungsantrag entsprechend als zu berücksichtigende Erlöse hinzugerechnet.

Vor dem Hintergrund der zuvor geführten Diskussion zum Anreizsystem wäre aus Sicht der Beschlusskammer auf der einen Seite auch eine gleiche Behandlung (eines Teils) der Stornierungsentgelte und der Zahlungen aus dem Anreizsystem bei der Berücksichtigung im Referenzerlös denkbar, da von beiden Komponenten eine Anreizwirkung ausgeht. Bei dem erhöhten Stornierungsentgelt besteht dabei für den Teil, der über die das lediglich einen Aufwandsersatz darstellende Mindeststornierungsentgelt hinausgeht – wie beim Anreizsystem – kein unmittelbarer Kostenbezug.

Auf der anderen Seite könnte sich aus Sicht der Beschlusskammer auch unter dieser Annahme eine unterschiedliche Behandlung von Erlösen bzw. Kosten aus dem Anreizsystem einerseits und dem Anreiz aus dem erhöhten Stornierungsentgelt andererseits als notwendig erweisen: Während das Anreizsystem einen beidseitigen Mechanismus darstellt, bei dem grundsätzlich jede Seite die Möglichkeit hat, einen für sich positiven Saldo zu erzielen, indem die eigenen Anstrengungen für eine Pünktlichkeitsverbesserung erfolgreicher sind, als die der Marktgegenseite, werden Stornierungsentgelte stets nur einseitig von den betreffenden EVU an das EIU entrichtet. Netto-Erlöse aus einem Anreizsystem könnten daher als „ver-

diente Einnahmen“ angesehen werden, die dementsprechend nicht beim Referenzerlös zu berücksichtigen seien. Demgegenüber würde sich der Anreiz aus dem erhöhten Stornierungsentgelt in einer Verhaltenssteuerung durch eine bloß einseitige Pönalisierung unnötiger und damit missbräuchlicher Trassenbestellungen erschöpfen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf zu § 40 Abs.1 ERegG-E; BT Drs. 18/8334, S. 202). Eine solchermaßen bezweckte Verhaltenssteuerung wäre möglicherweise sogar dann gegeben, wenn die Stornierungsentgelte – soweit ihnen ein Anreizcharakter zukommt – von vornherein nicht an das EIU zu zahlen wären, sondern an einen beliebigen Dritten, da es nur auf den Sanktionscharakter beim Zahlenden ankommt und nicht zugleich eine Entlohnung im Sinne von „verdienten Einnahmen“ oder (pauschalierte) Entschädigung des Empfängers bezweckt wird. Daher könnte auch argumentiert werden, dass es problematisch sei, wenn Einnahmen aus Stornierungssachverhalten, auch insoweit sie einen Ersatz für tatsächlich entstandenen Aufwand übersteigen, im Referenzerlös unberücksichtigt und damit beim EIU verblieben.

Letztlich ist die Frage der Berücksichtigung der Stornierungsentgelte – auch mit Blick auf den Umgang mit Zahlungen aus dem Anreizsystem – für die vorliegende Genehmigung aufgrund des vorhandenen Erlöspuffers nicht erheblich, so dass es – wie bereits ausgeführt – dahinstehen kann, ob die jeweiligen Positionen anzurechnen sind oder nicht.

### **Verwendung von Basismengen vs. Ist- oder Prognosewerten**

Nach Klärung der Frage, ob eine sonstige Entgeltkomponente dem Grunde nach überhaupt zu berücksichtigen ist, ist in einem nächsten Schritt die Höhe der sonstigen Entgeltkomponente von Relevanz. Die Grundidee der Anreizsetzung im Rahmen einer Price-Cap-Regulierung ist eine Regulierung der Entgelte auf der Grundlage einer unveränderten Mengenentwicklung. Demnach sind zur Ermittlung der Basisentgelte im Referenzerlös auch die Trassenpreise für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 mit den Basismengen zu multiplizieren. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, ob nicht auch bei zumindest Teilen der sonstigen Entgeltkomponenten dieser Logik gefolgt und daher auch zumindest Teile der sonstigen Entgelte mit dem Mengengerüst des Basisjahres ermittelt werden müssten. Im Genehmigungsantrag werden sämtliche sonstigen Entgeltkomponenten anhand einer prognostizierten Menge für das Jahr 2021 bzw. unter der Annahme, dass Mengen aus 2018 repräsentativ für 2021 seien, bestimmt.

Aus Sicht der Antragstellerinnen sei gemäß ihrer Antwort auf das sechste Anhörungsschreiben vom 20.12.2019 die Höhe der sonstigen Entgeltkomponenten grundsätzlich sowohl auf Grundlage der Basisjahrmengen als auch über einen pauschalen Abzug auf Basis von Ist- oder Prognosewerten möglich. Jedoch müsse aus Sicht der Antragstellerinnen für jede sonstige Entgeltkomponente bewertet werden, welcher der beiden Ansätze zu einem angemessenen und praktikablen Ergebnis führe. Im Ergebnis führen die Antragstellerinnen aus, dass die Verwendung von Ist- oder Prognosewerten für alle sonstigen Entgeltkomponenten angemessen sei und begründen dies wie folgt:

Aus Sicht der Antragstellerinnen ist bei den Stornierungs-, Änderungs- und Angebotserstellungsentgelten nicht ersichtlich, welches Verhalten der Antragstellerinnen durch Verwendung der Basismengen im Sinne des § 25 ERegG angereizt werden solle. Zudem sei für diese Komponenten eine technische Abgrenzung der jeweiligen Trassenkilometer der einzelnen Segmente und der jeweiligen Stornierungshöhen in Abhängigkeit der Stornierungszeitpunkte derzeit technisch weder für die bereits ermittelten Basisjahrmengen noch für die Basisjahrmengen der nächsten Regulierungsperiode durchführbar und würde zudem zu einer Vielzahl an Unterscheidungsvarianten führen. Das Entgelt für Fahrten außerhalb der Streckenöff-

nungszeiten würde sich nach Ansicht der Antragstellerinnen nach dem jeweiligen Aufwand richten und hätte daher keinen Bezug zu den Basisjahrmengen. Folglich könne hier aus Sicht der Antragstellerinnen ebenso nur eine Verwendung von Ist- oder Prognosewerten erfolgen. Das Anreizsystem und die Entgeltminderungen würden sich nach relevanten Verspätungsminuten bestimmen und hätten daher auch keinen Bezug zu den Basisjahrmengen. Folglich könnten hier aus Sicht der Antragstellerinnen ebenso nur Ist- oder Prognosewerten verwendet werden. Auch hinsichtlich des Neuverkehrsnachlasses sei aus Sicht der Antragstellerinnen der Ansatz von Ist- oder Prognosewerten vorzugswürdig, da auch hier unklar sei, welches Verhalten hier zusätzlich über die bestehende Anreizregulierung hinaus angereizt werden solle. Zudem wäre die Ermittlung der Menge, die mittels des Neuverkehrsnachlasses gefördert wurde, technisch bedingt aufgrund fehlender Informationen nur näherungsweise möglich. Bei den Baumleitungskosten sei aus Sicht der Antragstellerinnen ebenfalls auf Ist- oder Prognosewerte abzustellen, da kein direkter Bezug zu den Basismengen bestünde. Mit Blick auf die Basismengen haben die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das sechste Anhörungsschreiben ausgeführt, dass mit Blick auf die Bestimmung der Basisjahrmengen für die erste Regulierungsperiode auch Mengen eingeflossen seien, die nicht abgerechnet wurden und daher manuell korrigiert werden mussten. Dies wäre erforderlich gewesen, da im Zeitraum von 2014 - 2016 eine technisch automatisierte Ermittlung noch nicht umsetzbar gewesen wäre. Mit Einführung des TPS 2018 sei eine automatisierte technische Lösung zur Umsetzung der SNB Ziffer 6.4.4 und ihrer Erweiterung geschaffen worden und die tatsächlich bepreiste Menge gehe in die Systeme ein. Daher müsse in Bezug auf die SNB Ziffer 6.4.4 in der zweiten Regulierungsperiode keine pauschale Korrektur mehr vorgenommen werden, da dieser Effekt bereits in den Basisjahrmengen berücksichtigt würde.

Die Beschlusskammer stimmt den Antragstellerinnen zu, dass zur Ermittlung der Höhe der sonstigen Entgelte sowohl die Verwendung der Mengen aus dem Basisjahr als auch von Ist- oder Prognosewerten denkbar ist. Dabei ist für jede sonstige Entgeltkomponente einzeln zu bewerten, welcher der beiden Mengen heranzuziehen ist. Die Analyse der Beschlusskammer hierzu ist noch nicht abgeschlossen, und eine Entscheidung diesbezüglich kann – wie bereits bei den zuvor genannten Aspekten – vor dem Hintergrund des signifikanten Erlöspuffers dahingestellt bleiben. Entscheidungsleitend wird aber für die Beschlusskammer sein, ob durch Verwendung der Basismengen eine Anreizwirkung im Sinne des § 25 ERegG verfolgt wird. Gerade im Zusammenhang mit dem Neuverkehrsnachlass ist aus Sicht der Beschlusskammer vorstellbar, dass ein Anreiz gesetzt werden soll, den schienenengebundenen Verkehr zu steigern. Des Weiteren ist aus Sicht der Beschlusskammer zu hinterfragen, in welchem Verhältnis die sonstige Entgeltkomponente zur Basismenge steht. Ginge es um die Prognose der tatsächlichen Umsatzerlöse im Jahr 2021, wären hierfür ohne Zweifel die prognostizierten Mengen und die geplanten Preise heranzuziehen. Beim Referenzerlös handelt es aber um eine rein regulatorische Größe, welche nicht primär dazu dienen soll, die tatsächliche wirtschaftliche Situation der Antragstellerinnen abzubilden. In der Folge ist denkbar, dass die sonstigen Entgeltkomponenten insbesondere dazu dienen sollen, das Basisentgelt, welches anhand der Basismengen und der zu genehmigenden Preise ermittelt wird, zu ergänzen bzw. zu korrigieren. Dies wäre z. B. bei den Baumleiterkosten der Fall. Zum einen ist eine Korrektur der Basismengen erforderlich, da in den Basismengen auch Trassenkilometer aus Baumleitungen enthalten sind, für die in den Jahren 2014 bis 2016 keine Entgelte erhoben wurden. Zum anderen sind in dem Basisentgelt, d. h. bezogen auf die Basismenge, noch keine Erlösminderungen aus den Baumleitungen gemäß SNB 2021 Ziffer 6.4.1 und SNB 2021 Ziffer 6.4.4 enthalten.

## **II. 3.8 Kostendeckungspflicht und Kostenübertragung**

Durch die Genehmigung der Entgelte in Höhe des Zielerlöses betrachtet die Beschlusskammer die Einhaltung der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG als gegeben. Die beantragte Zuordnung von Kostenunterdeckungen aus vergangenen Netzfahrplänen zur aktuellen Obergrenze der Gesamtkosten 2021 ist hingegen nicht möglich.

Im Folgenden wird auf die nachstehenden Themenbereiche eingegangen:

- Einhaltung der Kostendeckungspflicht
- Anrechnung von Kostenunterdeckungen aus Vorjahren auf die aktuelle OGK.

### **II. 3.8.1 Einhaltung der Kostendeckungspflicht**

Die Beschlusskammer konnte – unter Hintanstellung von Überlegungen, wonach bereits keine Kostenunterdeckung im Sinne von § 31 Abs. 2 ERegG vorliegt, und insofern hilfsweise – dem sich konkludent ergebenden Antrag, eine Kostenunterdeckung zuzulassen, stattgeben.

Gemäß § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, mit der Summe der nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Von dem Grundsatz der Kostendeckungspflicht für die Kosten des Mindestzugangspakets kann nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG abgewichen werden. Danach kann die Regulierungsbehörde auf Antrag eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht zulassen, wenn diese voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt werden.

Die Antragstellerinnen haben in ihrem Genehmigungsantrag von 02.10.2019 darauf hingewiesen, dass zum Antragszeitpunkt der Referenzerlös in Höhe 5.272 Mio. EUR<sup>48</sup> die im Verfahren BK10-19-0031\_E festgesetzte Obergrenze der Gesamtkosten (OGK 2021) in Höhe von 5.193 Mio. EUR überschreite. Die Antragstellerinnen sind weiterhin davon ausgegangen, dass eine Anpassung der OGK 2021 auf Grundlage der Berücksichtigung der LuFV III noch erfolgen könne. Mit Beschluss vom 25.03.2020 (BK10-20-0002\_E) hat die Beschlusskammer die OGK 2021 neu bestimmt und auf 5.460 Mio. EUR festgelegt. Den Antragstellerinnen war ab dem Zeitpunkt der Neubestimmung mithin bewusst, dass ihre mit Schreiben vom 02.10.2019 beantragten Entgelte zu dem entsprechenden, von ihnen vorgetragenen Referenzerlös ein Delta in Höhe 188 Mio. EUR aufweisen. Insofern ergibt sich aus Sicht der Beschlusskammer, dass die Antragstellerinnen mit den beantragten Entgelten und in Ermangelung einer nachfolgenden Anpassung ihres ursprünglichen Antrages konkludent auch die Zulassung einer Kostenunterdeckung gemäß § 31 Abs. 2 ERegG von 188 Mio. EUR (nach Auffassung der Antragstellerinnen, vgl. Abschnitt II. 3.7) beantragt haben.

Bei der Auslegung des § 31 ERegG ist zunächst zu klären, ob bei der Ermittlung der Kostenunterdeckung auf die Differenz von regulatorischen Größen, d. h. der regulatorischen Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2021 und dem regulatorischen Referenzerlös 2021 oder auf tatsächlich erwartete Größen, d. h. den Vergleich aus tatsächlich erwartete Kosten 2021 und tatsächlich erwarteten Erlöse 2021, abzustellen ist.

---

<sup>48</sup> Entsprechend Antrag im Mastermodell „Anlage 6c Anhang 7 Mastermodell\_TPS2021.pdf“, abweichend vom fehlerhaften Ausweis im Antragsschreiben (5.274 Mio. EUR), vgl. Schreiben der Antragstellerinnen vom 31.20.2019.

§ 31 Abs. 2 ERegG bezieht sich zunächst allein auf die gemäß § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten Entgelte. Das ergibt sich einerseits aus dem insoweit präzisen Wortlaut der Norm, andererseits aber auch aus Sinn und Zweck der Regelung: Die Regelung hat zum Ziel, tatsächliche Kostenunterschreitungen unter Genehmigungsvorbehalt zu stellen. Ausweislich der Begründung des Gesetzesentwurfs sollen ein dauerhaft sicherer Eisenbahnverkehr und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen hierzu insgesamt auskömmliche Mittelzuflüsse gewährleistet werden (vgl. BT-Drs. 18/8334, Seite 196). Für einen dauerhaft sicheren Eisenbahnbetrieb ist es unerheblich, ob abstrakte, rein regulatorische Rechengrößen voneinander abweichen. Relevant sind vermutlich daher hingegen die tatsächlich erwarteten Erlöse und – auf der anderen Seite – die tatsächlich erwarteten Kosten.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist festzustellen, dass unabhängig davon, ob regulatorischen Größen oder tatsächlich erwartete Größen zur Überprüfung der Kostendeckung herangezogen würden, die Entgelte jeweils in identischer Höhe zu genehmigen wären:

- Auf Grundlage tatsächlich erwarteter Größen läge vermutlich keine Kostenunterdeckung vor, die es zu genehmigen gälte. Der Prognoseerlös für 2021, d. h. der Erlös aus Mengen des Genehmigungsjahres und Preisen des Genehmigungsjahres, beläuft sich gemäß den Angaben der Antragstellerinnen auf rund 5.619 Mio. EUR und liegt somit deutlich *über* dem mitgeteilten Referenzerlös in Höhe von 5.285 Mio. EUR und *über* der OGK 2021 von 5.460 Mio. EUR. Auch mit Blick auf die zu erwartenden (prognostizierten) Kosten für das Jahr 2021 ist aus Sicht der Beschlusskammer anzunehmen, dass sich mit dem in Rede stehenden Prognoseerlös keine Kostenunterdeckung ergeben dürfte.
- Würde auf Grundlage regulatorischer Größen eine Kostenunterdeckung ermittelt, läge diese aufgrund der möglicherweise abweichenden Rechtsauffassung zur Berücksichtigung der sonstigen Entgeltkomponenten zwischen 145 Mio. EUR und 188 Mio. EUR (vgl. Tabelle 32). Es würde somit zwar eine geringe Kostenunterdeckung vorliegen, welche aber nach Auffassung der Beschlusskammer entsprechend den in § 31 Abs. 2 ERegG genannten Anforderungen genehmigt werden könnte.

Insofern würden beide Ansätze zu einer in diesem Punkt unveränderten Genehmigung der vorgelegten Entgelte führen. Vor diesem Hintergrund kann es aus Sicht der Beschlusskammer dahinstehen, welche der beiden Grundlagen zur Ermittlung einer etwaigen Kostenunterdeckung heranzuziehen ist.

Eine Kostenunterdeckung würde – so denn vorhanden – vorliegend voraussichtlich auch nur vorübergehend eintreten. Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die jeweiligen Differenzbeiträge aus den beantragten Entgelten und der jeweils festgesetzten Obergrenze der Gesamtkosten (sog. Entgeltpuffer) kontinuierlich abzuschmelzen, um plötzliche Preissprünge bei den Entgelten für die Zugangsberechtigten zu verhindern. Zudem ist mit steigenden Verkehrsmengen zu rechnen.

Die Entscheidung über den – konkludenten – Antrag der Antragstellerinnen auf Zulassung einer Ausnahme von der Kostendeckungspflicht steht nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG im Ermessen der Regulierungsbehörde. Ermessensleitend für die Entscheidung der Beschlusskammer waren dabei der Zweck der Ermächtigungsnorm sowie die gesetzlichen Ziele des ERegG, wie sie in § 3 ERegG niedergelegt sind. Dazu zählen insbesondere auch die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der

Verbraucher und die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Eisenbahnbetriebs.

Gemessen an diesen Zielen ist die Ausnahme von der Kostendeckungspflicht ermessensgerecht. Mit Blick hierauf war insbesondere abzuwägen, ob durch die mögliche Unterschreitung der Gesamtkosten Anhaltspunkte für eine Gefahr für einen dauerhaft sicheren Eisenbahnverkehr erkennbar wären. Das ist aus Sicht der Beschlusskammer offensichtlich nicht der Fall. Die Kosten werden – so denn eine Unterschreitung tatsächlich anzunehmen wäre – in einem Umfang unterschritten, der gewährleistet, dass die Antragstellerinnen allen externen Verbindlichkeiten vollumfänglich nachkommen. Die Antragstellerinnen können zudem einen Teil der kalkulatorischen Eigenkapitalkosten erwirtschaften.

### **II. 3.8.2 Keine Anrechnung von Kostenunterdeckungen aus Vorjahren**

Nach der Überzeugung der Beschlusskammer ist eine Anrechnung von Kostenunterdeckungen aus den Netzfahrplanperioden 2018/2019 und 2019/2020 auf die Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 (OGK 2021) nicht möglich.

Die Antragstellerinnen haben beantragt, die Kostenunterdeckungen in den Genehmigungsverfahren zu den Trassenpreissystemen 2019 (BK10-17-0314\_E) in Höhe von 208 Mio. EUR und 2020 (BK10-18-0202\_E) in Höhe von 66 Mio. EUR bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 zu berücksichtigen. Aus Sicht der Antragstellerinnen seien die Kostenunterdeckungen in diesen beiden Netzfahrplanperioden notwendig gewesen, um erhebliche Preissprünge, die notwendig gewesen wären, um die Kosten zu decken, gegenüber den im Verfahren BK10-16-0008\_E beantragten Entgelten zu verhindern.

Nach den Vorschriften des ERegG ist ein „Regulierungskonto“ zur Fortschreibung etwaiger ungedeckter Kosten nicht vorgesehen. Vielmehr ist die Obergrenze der Gesamtkosten alleine auf Grundlage des zuvor ermittelten Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach den Vorgaben des § 28 ERegG zu bestimmen und festzusetzen.

Dabei hat sich der Gesetzgeber bewusst dagegen entschieden, etwaige ungedeckte Kosten aus einer Netzfahrplanperiode auf die Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten der nachfolgenden Netzfahrplanperiode aufzuschlagen. Dies zeigt ein systematischer Vergleich mit den entsprechenden Vorschriften aus anderen regulierten Netzwirtschaften. So hat der Gesetzgeber im Bereich der Energieversorgungsnetze nach § 5 Anreizregulierungsverordnung (ARegV) einen abweichenden Ansatz vorgesehen und vorgeschrieben, dass die Differenz zwischen den zulässigen und erzielbaren Erlösen jährlich auf einem „Regulierungskonto“ verbucht werden.

Entgegen dem Vortrag der Antragstellerinnen ergibt sich auch aus Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU nichts Gegenteiliges. Auch bei einer richtlinienkonformen Auslegung des ERegG ergibt sich keine Pflicht zur Genehmigung der Fortschreibung der Beträge aus einer etwaigen Kostenunterdeckung. Zwar sieht Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU vor, dass sich bei der Gewinn- und Verlustrechnung der Gewinn und die Fahrwegausgaben über den Zeitraum von höchstens fünf Jahren „zumindest ausgleichen“. Doch ist bei der Gewinn- und Verlustrechnung ein kalkulatorischer Unternehmensgewinn nicht mit eingerechnet. Die Gewinn- und Verlustrechnung endet mit dem Jahresüberschuss bzw. dem Jahresfehlbetrag und berücksichtigt keine kalkulatorischen Gewinnansprüche. Wenn sich die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers aus Weegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits vollständig ausglei-

chen, ist der Gewinn gleich „Null“. Die Richtlinie besagt daher an dieser Stelle lediglich, dass der Betreiber der Schienenwege über einen Zeitraum von fünf Jahren keine „realen“ Verluste, d. h. keinen Jahresfehlbetrag, ausweisen soll. Es ist indes europarechtlich nicht vorgegeben, dass der Betreiber der Schienenwege zwingend einen Gewinn erwirtschaften muss.

Dieser Befund ergibt sich auch bereits daraus, dass die Formulierung „zumindest ausgleichen“ bei einer Erstreckung der Vergleichsrechnung auch auf die kalkulatorische Eigenkapitalverzinsung eine Monopolrendite erlauben müsste. Wenn nämlich Gewinn- und Verlustrechnung einschließlich der Kapitalkosten ausgeglichen sind, dann ist eine kapitalmarktübliche Rendite erreicht. Wird dieser Wert überschritten, liegt ein Entgelt vor, das in einem vergleichbaren Wettbewerbsmarkt nicht verdient werden könnte und bei dem die Eigenkapitalverzinsung größer ist, als durch das verbundene Risiko gerechtfertigt. Wenn also die Kosten einschließlich der Kapitalkosten „mindestens“ erreicht werden müssen und damit implizit eine Kostenüberdeckung erlaubt würde, dürfte der Infrastrukturbetreiber eine Monopolrendite bzw. Überrendite erwirtschaften.

Eine Kostenunterdeckung in diesem Sinne besteht bei einem Vergleich von Gewinn und Verlust der Antragstellerinnen jedoch von vornherein nicht. Die Unterdeckung gegenüber der festgestellten Obergrenze der Gesamtkosten ergibt sich nur, da bei den zur Genehmigung eingereichten Entgelten bereits eine angemessene Rendite enthalten ist. In der Festlegung zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten als Basis der Herleitung der Obergrenze der Gesamtkosten ist ein Renditeanspruch in Form von kalkulatorischen Eigenkapitalkosten in Höhe von 619 Mio. EUR<sup>49</sup> unterstellt.

Darüber hinaus ergäbe sich eine Kostenunterdeckung auch dann nicht, wenn es die Antragstellerinnen vermögen, ihre tatsächlichen Kosten im Genehmigungszeitraum gegenüber den im Entgeltgenehmigungsantrag prognostizierten Kosten um den Betrag der Unterdeckung zu senken. Der damit bestehende Anreiz zur Kostensenkung ist nach dem ERegG gerade bezweckt.

Auch erscheint es fraglich, ob das mit der beantragten Zulassung der Kostenunterdeckung verfolgte Ziel, Preissprünge zu verhindern, überhaupt erreicht werden könnte, wenn spätestens am Ende der in der Richtlinie 2012/34/EU genannten Frist von höchstens fünf Jahren ein Ausgleich der Differenzbeträge erfolgen müsste. Insbesondere könnte sich infolge der jeweils um den Unterdeckungsbetrag erhöhten Obergrenze der Gesamtkosten für die folgende Netzfahrplanperiode eine jeweils noch höhere Kostenunterdeckung ergeben. Es könnte damit innerhalb der Frist von höchstens fünf Jahren die Obergrenze der Gesamtkosten im Extremfall stetig steigen. Ein Ausgleich der Kosten und Erlöse wäre in diesem Fall erst im letzten Jahr der in der Richtlinie genannten Frist durch einen umso größeren Preissprung zu erreichen.

Einer Entscheidung bezüglich einer möglichen Anrechnung der Kostenunterdeckungen aus den vorherigen Netzfahrplanperioden auf die Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2021 bedarf es im gegenständlichen Verfahren zudem nicht. Vielmehr hätte eine Anrechnung der Unterdeckungen im Verfahren zur Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2021 erfolgen müssen. In den Verfahren zur Festlegung der OGK 2021 hat die Beschlusskammer aufgrund der oben angeführten Beweggründe jedoch bereits entschieden,

---

<sup>49</sup> Vgl. Beschluss zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (BK10-17-0001\_E), S. 55.

keine Anrechnung der Kostenunterdeckungen aus Vorperioden auf die OGK 2021 vorzunehmen.

Im Übrigen dürfte das Gesetz mit der Regelung des § 26 Abs. 1 ERegG bereits für den Fall eines Konflikts zwischen den Vorgaben des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG einerseits und denjenigen des § 26 Abs. 2 ERegG andererseits vorgesorgt haben. Hinter dem Begehren der Antragstellerinnen steht die Befürchtung, dass die Obergrenze der Gesamtkosten in der nächsten oder einer der nächsten Netzfahrplanperioden so tief ist, dass sie die Kosten nicht ausreichend absenken kann. Für diesen Fall könnten die Vorgaben des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG eine Anhebung der OGK nach § 26 Abs. 1 ERegG bis zu dem Punkt erlauben, in dem eine Einhaltung der Vorgaben des § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG (allerdings ohne Berücksichtigung einer Eigenkapitalverzinsung) nicht mehr zu einem gleichzeitigen Verstoß gegen die Vorgaben des § 26 Abs. 2 ERegG führen würde.

### **II. 3.9 Darlegung der Entgeltgrundsätze**

Die von den Antragstellerinnen vorgenommene Darlegung der Entgeltgrundsätze war in vollem Umfang genehmigungsfähig.

Gemäß § 45 Abs. 1 ERegG ist die Genehmigung insoweit zu erteilen, soweit die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG entsprechen. Danach müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt muss hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zum ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden, enthalten. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 ERegG in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

Die Beschlusskammer stellt fest, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) der Antragstellerinnen einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte enthalten. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 zum ERegG aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden (Zusatz- und Nebenleistungen). Es ist nach Einschätzung der Beschlusskammer im Einzelnen aufgeführt, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 ERegG in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner grobe Angaben zu bereits beschlossenen Entgeltänderungen.

Die Voraussetzungen von § 46 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG zur Darlegung der Entgeltgrundsätze in den SNB sind mithin erfüllt.

## II. 4 Widerrufsvorbehalt und Zusicherung

Die Aufnahme des (Teil-)Widerrufsvorbehalts in Tenorziffer 3 ist vor dem Hintergrund der voraussichtlichen Änderung des ERegG zulässig. Eine Beschränkung dahingehend, dass ein solcher nur für den Fall gelten soll, dass eine Änderung des ERegG vor dem Abschluss der Trassennutzungsverträge erfolgen soll, ist nicht angezeigt. Eine Zusicherung der Rücknahme der hiesigen Genehmigung mit Wirkung für die Vergangenheit ist ebenso wenig angebracht wie eine hierauf gerichtete Absichtserklärung.

### II. 4.1 Hintergrund

Am 14.03.2020 hat der Bundesrat dem fünften Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zugestimmt. Die mit Wirkung zum 01.01.2020 mittlerweile in Kraft getretene Fassung des Gesetzes vom 06.03.2020,

vgl. Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 11 v. 12.03.2020, S. 445 ff.,

enthält nunmehr unter § 5 Abs. 11 ERegG eine Bestimmung, wonach die Länder ab dem Jahr 2020 zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Förderung des SPNV erhalten. Für das Jahr 2020 und 2021 steigen demnach die zugewiesenen Mittel gegenüber der ursprünglichen Dynamisierung von 1,8 % nochmals deutlich an. Aufgrund des zum Beschlusszeitpunkt geltenden § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG sind die Entgelte im SPNV mit der gleichen Änderungsrate wie die Änderung des Gesamtbetrages anzupassen, sodass anstatt einer 1,8 %-igen Steigerung (wie bisher) eine erhöhte Änderungsrate von rund 3,5 % für 2020 (gegenüber 2019) und 2021 (gegenüber 2020) für die Entgelte im SPNV gilt (vgl. Tabelle 4). Gegenüber den genehmigten Entgelten des Jahres 2020 ergibt sich eine Steigerung von rund 5,2 %<sup>50</sup>. Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Bundesrates am 14.02.2020 eine Protokollerklärung abgegeben, wonach sie eine Änderung des § 37 Abs. 2 ERegG dahingehend beabsichtigt, die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte auf den im RegG festgelegten Wert der Dynamisierungsrate von 1,8 % zu begrenzen,

vgl. BR-Plenarprotokoll der 985. Sitzung v. 14.02.2020, S. 12 f. und dortige Anlage 2 auf S. 45.

In der Kabinettsitzung vom 04.03.2020 hat die Bundesregierung beschlossen, die vorgenannte Protokollerklärung schnell umzusetzen. Dies soll im Rahmen des sechsten AEG-Änderungsgesetzes geschehen,

vgl. TOP-1-Liste der 87. Sitzung des Bundeskabinetts v. 04.03.2020, abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/kabinettsitzungen/themen-im-bundeskabinett-ergebnisse-1727274>.

Wann die angekündigte Änderung des ERegG genau in Kraft treten wird, war zum Zeitpunkt der Beschlussfassung indes noch nicht absehbar.

Die Beschlusskammer hat daher bereits im Vorfeld der Beschlussfassung allen Verfahrensbeteiligten mit Schreiben vom 04.03.2020, abgesendet per E-Mail am 05.03.2020, Ihre Auffassung zu den möglichen Auswirkungen der am 14.02.2020 beschlossenen Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und zur möglicherweise nachfolgenden Änderung des § 37 Abs. 2 Satz 2 ERegG dargelegt. Dabei hat sie insbesondere betont, dass die Entgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) voraussichtlich mit einer Anpassungsrate in Höhe

---

<sup>50</sup> Berechnung:  $1,035 * 1,035 * (1/1,018)$ .

einer 5,2 %-igen Steigerung für 2021 gegenüber den genehmigten Entgelten aus 2020 anstatt mit einer Rate von 1,8 % herzuweisen sind. Sie hat die Verfahrensbeteiligten darüber in Kenntnis gesetzt, dass sie aus diesem Grunde die ursprünglich von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für den SPNV nicht für genehmigungsfähig halte. Nachfolgend wurde tabellarisch dargestellt, inwieweit eine Veränderung der Entgeltgenehmigung zu erwarten sei. Die Beschlusskammer stellte dar, dass mit einem Zusatzerlös von rund 120 Mio. EUR im Bereich des SPNV zu rechnen sei. Sie hat darauf hingewiesen, dass, ohne Antragsänderung seitens der Antragstellerinnen, zur Wahrung des angestrebten Zielerlöses in Höhe von 5.285 Mio. EUR (ohne Einnahmen aus „sonstigen Entgelten“) in der Gesamtschau eine Absenkung der Entgelte im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienengüterverkehr (SGV) um voraussichtlich -6,6 % erwartet werden könne. Die Beschlusskammer hat aufgezeigt, dass bei einer Änderung des ERegG vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 die zeitlich frühere Entgeltgenehmigung (5,2 %-ige Erhöhung und -6,6 %-ige Absenkung) nachträglich materiell rechtswidrig würde und daher durch die Beschlusskammer möglicherweise aufgehoben werden könne, während dann zur gleichen Zeit ggf. eine neue Genehmigung unter Berücksichtigung der Änderung des ERegG und mit einer daraus resultierenden Neutralisierung der Erhöhung bzw. Absenkung der Entgelte ergehen könne. Unter dem Vorbehalt einer endgültigen Klärung und Ermessensausübung in separaten Verfahren hat die Beschlusskammer den Verfahrensbeteiligten in diesem Zusammenhang erläutert, dass im Falle einer Aufhebung und einer neuen Genehmigung zu berücksichtigen wäre, welches Ziel der Gesetzgeber mit dem dann verabschiedeten Gesetz verfolge. Es spricht jedenfalls aus Sicht der Beschlusskammer einiges dafür, einen Willen des Gesetzgebers dahingehend anzunehmen, dass die nachträglich rechtswidrig gewordene Entgeltgenehmigung widerrufen werden sollen.

Die Beschlusskammer hat den Verfahrensbeteiligten zusammenfassend dargestellt, dass aus ihrer Sicht im Tenor des hiesigen Beschlusses neben der Genehmigung nach derzeitigem Gesetzesstand (Änderung RegG ohne Änderung ERegG) zugleich ein Widerrufsvorbehalt vorgesehen werden könne für den Fall, dass der Gesetzgeber vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 eine Änderung an § 37 ERegG vornimmt. Auch sei die Durchführung eines Aufhebungsverfahrens und eines erneuten Genehmigungsverfahrens unter den vorgenannten Voraussetzungen angedacht. In Bezug auf eine mögliche Antizipation der Gesetzesänderung durch auflösende oder aufschiebende Bedingungen bereits im hiesigen Beschluss hat die Beschlusskammer rechtliche und tatsächliche Bedenken geäußert, sich eine endgültige Entscheidung indes vorbehalten.

#### **II. 4.2 Zulässigkeit des (Teil-) Widerrufsvorbehalts**

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben in ihrer Stellungnahme vom 09.03.2020 Bedenken im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit des Widerrufsvorbehalts geäußert. Nach Auffassung der Hinzugezogenen sei der Widerrufsvorbehalt rechtswidrig, da es an einer Rechtsgrundlage hierfür fehle. Für die Entgeltgenehmigung sei § 36 Abs. 1 VwVfG einschlägig, da es sich um einen gebundenen Verwaltungsakt im Sinne dieser Vorschrift handle. Dies ergebe sich bereits aus dem Wortlaut des § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG. Die Voraussetzungen des § 36 Abs. 1 VwVfG lägen indes nicht vor. Zunächst sei eine ausdrückliche Ermächtigung nicht ersichtlich. Daneben stelle der Widerrufsvorbehalt auch nicht sicher, dass die gesetzlichen Voraussetzungen des Genehmigungsbeschlusses erfüllt würden, da diese zum Erlasszeitpunkt bereits alle vorlägen. Diese Voraussetzungen entfielen auch nicht bei Neufassung des ERegG, sondern seien allenfalls neu zu bewerten. Zudem stehe die ungewisse Ausgestaltung des ERegG einem Widerrufsvorbehalt entgegen. Jedenfalls reiche die bloß abstrak-

te Möglichkeit einer späteren Rechts- und Tatsachenänderung für eine Nebenbestimmung nicht aus. Die Beschlusskammer sei vor dem Hintergrund der unklaren Entwicklung nicht befugt, die Verfahrensweise festzulegen. Dies sei letztlich Aufgabe des Gesetzgebers.

Die Hinzugezogene zu 2 sieht die Notwendigkeit, dass die Bundesnetzagentur alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpft, um die im Genehmigungsbeschluss festgelegten Preise auch zu einem späteren Zeitpunkt für die Zukunft zu revidieren.

Die Aufnahme eines Widerrufs in Tenorziffer 3 des Beschlusses ist zulässig. Dies gilt gleichermaßen für die Zeit vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 wie – in Form eines Teilwiderrufs – für die Zeit danach.

Die rechtlichen Bedenken der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 verfangen – jedenfalls im Ergebnis – nicht.

Die Hinzugezogenen gehen zwar zu Recht davon aus, dass es sich bei der Entgeltgenehmigung um einen gebundenen Verwaltungsakt handelt, bei dem sich die Zulässigkeit von Nebenbestimmungen aus § 36 Abs. 1 VwVfG ergibt. Zutreffend verweisen sie dabei auf § 45 Abs. 1 Satz 2 ERegG, wonach die Genehmigung zu erteilen ist, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. Aus Sicht der Beschlusskammer ist ebenso richtig, dass die Aufnahme eines Widerrufsvorbehaltes durch eine (spezialgesetzliche) Ermächtigungsnorm (etwa im ERegG) nicht vorgesehen ist (§ 36 Abs. 1 Alt. 1 VwVfG). Die Hinzugezogenen gehen jedoch zu Unrecht davon aus, dass die Aufnahme eines Widerrufsvorbehaltes auch unter Anwendung des § 36 Abs. 1 Alt. 2 VwVfG, nämlich zur Sicherstellung der Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen, nicht zulässig sein dürfte, da die rein abstrakte Möglichkeit einer späteren Rechts- und Tatsachenänderung für die Aufnahme einer solchen Bestimmung nicht ausreicht. Diesbezüglich gelten für den Fall von Dauerverwaltungsakten, zu denen auch die hiesige Entgeltgenehmigung zählt, Ausnahmen,

vgl. Henneke/Berger, in: Knack/Henneke, VwVfG Kommentar, 11. Aufl. 2020, § 36, Rn. 32 unter Verweis auf VGH BW, Urteil v. 25.11.1987 – 6 S 2319/86.

Entgeltgenehmigungen enthalten eine Regelung, die sich nicht bloß auf die einmalige Gestaltung der Rechtslage beschränkt, sondern auf bestimmte Dauer angelegt ist und sich dementsprechend ständig aktualisiert,

vgl. in Bezug auf eine telekommunikationsrechtliche Entgeltgenehmigung: BVerwG, Urteil vom 09. Mai 2012 – 6 C 3/11 –, BVerwGE 143, 87-118, Rn. 43.

Auch gelten Ausnahmen für den Fall, dass ein alsbaldiger Wegfall der Voraussetzungen bereits konkret erkennbar ist,

vgl. Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 17. Aufl. 2016, § 36, Rn. 42; Henneke/Berger, in: Knack/Henneke, VwVfG Kommentar, 11. Aufl. 2020, § 36, Rn. 33 mit Verweis auf BVerwG, Urteil v. 17.09.1987 – 7 C 15/85, vgl. auch Stelkens, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 36, Rn. 123.

Insofern handelt es sich nämlich gerade nicht, wie die Hinzugezogenen betonen, um eine „bloße abstrakte Möglichkeit“ einer späteren Änderung. Die Änderung des Gesetzes ist im vorliegenden Fall bereits hinreichend konkret erkennbar. Die Bundesregierung hat sich erstens verpflichtet, noch in diesem Jahr eine Änderung des ERegG anzustoßen (vgl. Protokoll-erklärung als Anlage 2 zum Protokoll der Bundesratssitzung vom 14.02.2020). Sie ist dieser Zusage auch bereits nachgekommen, in dem sie mit Kabinettsbeschluss vom 04.03.2020

eine Formulierungshilfe für die CDU/CSU-Fraktion des Deutschen Bundestages verabschiedet hat. Damit ist auch eine Änderung vor Beginn der neuen Netzfahrplanperiode Mitte Dezember 2020 naheliegend. Jedenfalls jedoch ist konkret zu erwarten, dass es zu einer solchen Änderung in naher Zukunft kommen wird.

Der in Tenorziffer 3 ebenso enthaltene Teilwiderrufsvorbehalt, der insbesondere den Fall abdeckt, dass eine Gesetzesänderung erst nach Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 eintritt, ist ebenfalls zulässig. Insofern kann auf die obigen Ausführungen zur Möglichkeit der Aufnahme von Widerrufsvorbehalten verwiesen werden. Die Gesetzesänderung ist bereits jetzt hinreichend absehbar. Wenngleich bei einer erst nach dem Beginn der Netzfahrplanperiode eintretenden Gesetzesänderung diese zeitlich nicht derart konkretisiert ist, wie es eine Änderung vor Beginn der Netzfahrplanperiode wäre, so ist aus Sicht der Beschlusskammer dennoch aufgrund der getätigten Absichtserklärung und dem Kabinettsbeschluss vom 04.03.2020 eine Änderung in naher Zukunft absehbar, sodass dem Gebot der Klarheit der Entgeltgenehmigung – auch unter Berücksichtigung des Hinweises der Beschlusskammer auf eine zukünftige Änderung und die lediglich zukunftsbezogene Teilwiderrufsmöglichkeit – hinreichend Rechnung getragen wird.

Der (Teil-)Widerrufsvorbehalt verfolgt den legitimen Zweck, einer bereits absehbaren Änderung der Gesetzeslage möglichst schnell und effektiv Geltung zu verschaffen, indem die Möglichkeit zum Widerruf der Genehmigung gestärkt wird. Die Maßnahme ist dazu geeignet, weil sie sicherstellt, dass der Beschluss widerrufen werden kann und sich alle Betroffenen auch darauf einstellen können. Sie ist erforderlich, weil keine mildereren Maßnahmen ersichtlich sind, die diese Sicherstellung gleichermaßen leisten könnten. Insbesondere ist die Beschlusskammer der Auffassung, dass die Beifügung aufschiebender bzw. auflösender Bedingungen im Vergleich zum Widerrufsvorbehalt weniger Rechtssicherheit gewähren würde, da der Widerruf einen eigenständigen Verwaltungsakt in Form eines Beschlusses mit entsprechender äußerer Erkennbarkeit darstellt. Die Maßnahme ist auch verhältnismäßig, weil sie weder die Antragstellerinnen noch die Hinzugezogenen und Zugangsberechtigten überproportional belastet. Vielmehr verfolgt die Maßnahme das Ziel, die Vorgaben des zukünftigen ERegG möglichst umfassend und effektiv umzusetzen. Hiervon profitieren langfristig alle Betroffenen. Die verminderte Rechtssicherheit fällt demgegenüber weniger ins Gewicht.

Abschließend verweist die Beschlusskammer darauf, dass ihr nach einer Änderung des ERegG ohnehin eine (zusätzliche) Widerrufsmöglichkeit gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG zustehen dürfte. Der vorliegend tenorierte Widerrufsvorbehalt ergänzt nur diese Möglichkeit.

#### **II. 4.3 Entbehrlichkeit einer weiteren Präzisierung des Vorbehalts**

Die Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19 haben ergänzend in ihrer vorgenannten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bei unterstellter Zulässigkeit eines Widerrufsvorbehalts dieser für den Fall vorzusehen sei, dass der Gesetzgeber vor Abschluss der Trassennutzungsverträge 2021 eine Änderung an § 37 ERegG vornimmt. Diese Notwendigkeit folge aus den zeitlichen Abläufen: Die Frist für den Eingang der Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität falle auf den 13. April 2020. Vier Monate danach stehe der Netzfahrplandentwurf. Fünf Monate nach Antragstellung (Mitte September 2020) würden die Trassennutzungsverträge auf Grundlage der hiesigen Entgeltgenehmigung mit den EVU abgeschlossen. Würde eine Novellierung erst nach diesem Zeitpunkt erfolgen, müssten bei neuer Beschlussfassung auch die Anträge auf Zuteilung von Schienenwegkapazität neu gestellt werden.

Eine Beschränkung des Widerrufsvorbehalts allein auf vor Abschluss der Trassennutzungsverträge erfolgende Gesetzesänderungen ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht erforderlich. Denn der Einwand der Hinzugezogenen zu 3, 4, 11 und 19, wonach die Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität erneut gestellt werden müssten, sofern eine neue Genehmigung erst nach Abschluss der entsprechenden Verträge erfolgt, trägt vor dem Hintergrund der Bestimmung des § 45 Abs. 2 ERegG nicht.

Gemäß Satz 1 dieser Vorschrift darf der Betreiber der Schienenwege für das Erbringen des Mindestzugangspakets keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. Hat er sie dagegen bereits vereinbart, so gilt nach Satz 2, dass bei einer Entgeltvereinbarung, die gegen Satz 1 verstößt und die damit unwirksam ist, das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart gilt. Die Entgeltgenehmigung hat insoweit privatrechtsgestaltende Wirkung. Die Genehmigung nach ERegG ist insbesondere auch keine Höchstpreisgenehmigung. Von ihr darf dementsprechend weder nach oben, noch nach unten abgewichen werden,

vgl. Klinge, in Staebe, ERegG, 1. Aufl. 2018, § 45, Rn. 6.

Eine Unwirksamkeit der bereits geschlossenen Verträge geht hiermit nicht einher. Vielmehr ist von einer geltungserhaltenden Reduktion der Entgeltabrede auszugehen, die den Vertrag und auch die damit einhergehende Pflicht zur Leistungserbringung in ihrer Wirksamkeit unangetastet lässt,

vgl. insoweit auch zur ähnlichen Vorschrift im Telekommunikationsgesetz (TKG): Heinicke/Scherer in: Arndt/Fetzer/Scherer/Graulich, TKG, 2. Aufl. 2015, § 37 TKG, Rn. 12 und 16.

Damit ist auch ein neuerlicher Antrag auf Trassenzuweisung entbehrlich. Die bisher unter alter Entgeltgenehmigung zulässigen Entgelte würden bei Aufhebung des hiesigen Beschlusses rechtswidrig und wären damit einer Ersetzung durch die im neuen Beschluss festgelegten Entgelte zugänglich.

#### **II. 4.4 Keine Zusicherung der oder Absichtserklärung zur Rücknahme der hiesigen Genehmigung**

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 haben in ihren Stellungnahmen vom 11.03.2020 und 19.03.2020 die Beschlusskammer – nach Darstellung ihrer Auffassung zur angeblich fehlenden Genehmigungsfähigkeit der Entgeltgenehmigung und angeblich fehlenden Anerkennungsmöglichkeit der LuFV III – gebeten, eine Zusicherung zur Rücknahme der hiesigen Genehmigung mit Wirkung für die Vergangenheit zu erteilen für den Fall, dass die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung sowie die Erhöhung der OGK 2021 bestands- oder rechtskräftig aufgehoben werden. Hintergrund sei, dass wenn die Bundesnetzagentur das TPS 2021 mit dem von der DB Netz AG begehrten Zielerlös genehmige, die Rechtmäßigkeit dieses Beschlusses die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung sowie die Erhöhung der OGK 2021 voraussetze. Würde ein Gericht die Anerkennung der LuFV III oder die Erhöhung der OGK aufheben, würde damit die hiesige Genehmigung rechtswidrig und wäre entsprechend einer Rücknahme mit Wirkung für die Vergangenheit nach § 48 Abs. 1 VwVfG zugänglich. Diese Auffassung vertrete die Beschlusskammer auch auf S. 33 des Beschlusses BK10-10-0031\_E vom 22.07.2019. Danach sei eine Aufhebung des Beschlusses im Falle einer erfolgreichen Anfechtung der AGK-Festlegung mit großer Wahrscheinlichkeit gem. § 48 Abs. 1 VwVfG möglich. Die Interessenlage erscheine den Hinzugezogenen vergleichbar mit der Zusicherung an die Antragstellerin

zu 1) im vorgenannten Beschluss. So wie die Rechtmäßigkeit der OGK-Festlegung von der AGK-Festlegung abhängig sei, so sei auch das TPS von der OGK-Festlegung abhängig. Auch der Zusicherung in dem dortigen Verfahren habe ein Sachverhalt zugrunde gelegen, der noch nicht konkret absehbar gewesen sei. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung habe nicht einmal der Verkehrsausschuss des Bundestages der LufV III zugestimmt. Insofern sei die Zusicherung unter der Prämisse erfolgt, dass ein Vertrag künftig erst noch geschlossen und als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt werden würde. Inwiefern diese Umstände konkreter seien als eine von den Zugangsberechtigten erwogene Klage, erschließe sich für die Hinzugezogenen nicht. Im Übrigen sei auch das bloße Interesse an der Vermeidung von Gerichtsverhandlungen vor dem Hintergrund der Ausführungen der Beschlusskammer auf S. 32 des Beschlusses BK10-19-0031\_E ausreichend. Die dort aufgeführten Argumente sprächen auch im vorliegenden Verfahren für die Aufnahme der begehrten Zusicherung. In Bezug auf eine mögliche Anfechtung der Beschlüsse BK10-20-0001\_E (LuFV III) und BK10-20-0002\_E (OGK 2021) haben die Hinzugezogenen erklärt, dass nach Vorliegen der entsprechenden Beschlüsse noch zu prüfen sei, ob diese durch die Zugangsberechtigten angefochten würden. Dies hänge indes vom Inhalt und der Begründung der Beschlüsse sowie unternehmerischen Erwägungen der Zugangsberechtigten ab und lasse sich derzeit naturgemäß nicht vorhersehen. Eine Rücknahmeentscheidung wäre auch bereits zum jetzigen Zeitpunkt antizipierbar. Eine Zusicherung sei auch in Bezug auf Ermessensentscheidungen möglich. Die entsprechenden Ermessenserwägungen seien ebenfalls zu antizipieren. Dass dies möglich sei, belege der Beschluss BK10-19-0031\_E. Eine Zusicherung sei daher schon aus Gleichbehandlungsgründen geboten. Eine Zusage in Form einer Nebenbestimmung würde auch ein geschütztes Vertrauen der Antragstellerin zu 1) in den Bestand der hiesigen Genehmigung nach § 48 Abs. 3 VwVfG ausschließen. Demgegenüber sei die Nebenbestimmung für sämtliche Zugangsberechtigte ausschließlich rechtlich vorteilhaft. In Bezug auf die Wirksamkeit sei lediglich die Übersendung einer Entgeltgenehmigung mit Originalunterschriften erforderlich. Für den Fall der Ablehnung der Aufnahme einer Zusicherung in den hiesigen Beschluss haben die Hinzugezogenen die Beschlusskammer zur Abgabe einer entsprechenden Absichtserklärung aufgefordert. Dies verhindere, dass sich die Antragstellerinnen bei einem späteren Aufhebungsverfahren auf Vertrauensschutzgesichtspunkte berufen könnten.

Die Beschlusskammer hält die Aufnahme einer solchen Zusicherung und auch die Aufnahme einer entsprechenden Absichtserklärung nicht für notwendig und auch nicht für möglich.

### **Zur Zusicherung**

Die Hinzugezogenen zu 9 und 18 haben keinen Rechtsanspruch auf eine derartige Zusicherung. Ein solcher setzt grundsätzlich eine entsprechende gesetzliche Grundlage voraus,

vgl. Tiedemann, in Bader/Ronellenfitsch, BeckOK VwVfG, 46. Edition, 01.01.2020, § 38, Rn. 27,

die aus Sicht der Beschlusskammer nicht besteht. Ein Anspruch besteht auch nicht vor dem Hintergrund der durch die Beschlusskammer vorgenommenen Ermessensabwägung. Insbesondere liegt keine Ermessensreduzierung auf null vor. Für eine solche Ermessensreduzierung reicht nach Auffassung der Beschlusskammer allein ein berechtigtes Interesse – das möglicherweise auch in der Vermeidung von Gerichtsverfahren durch die Hinzugezogenen gesehen werden kann – jedenfalls nicht aus,

vgl. Müller, in: Huck/Müller, VwVfG, 2. Aufl. 2016, § 38, Rn. 9; Stelkens, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 38, Rn. 111; Uechtritz, in: Mann / Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 38, Rn. 55; a.A.: Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 17. Aufl. 2016, § 38, Rn. 24 f.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist zudem derzeit nicht absehbar, ob die Voraussetzungen für eine Rücknahme in Zukunft vorliegen. Im Rahmen der Ermessensbetätigung ist grundsätzlich auch auf das Vorliegen der (materiellen) Voraussetzungen für den zuzusichernden Verwaltungsakt einzugehen,

vgl. etwa Stelkens, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 38, Rn. 113; Ramsauer, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 17. Aufl. 2016, § 38, Rn. 24.

Den Hinzugezogenen ist zuzustimmen, sofern sie von einer generellen Anwendbarkeit des § 48 VwVfG auch auf Entgeltgenehmigungen ausgehen. Die generelle Anwendbarkeit wurde mittlerweile auch gerichtlich bestätigt,

vgl. OVG NRW, Beschluss v. 01.03.2019, 13 B 1349/18.

Die in der Stellungnahme der Beschlusskammer unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer abschließenden Einschätzung innerhalb dieses Beschlusses geäußerten Bedenken im Hinblick auf die Ermächtigungsgrundlage des § 48 VwVfG bezogen sich in erster Linie auf die mit einer Rücknahme mit Wirkung für die Vergangenheit einhergehenden erheblichen Auswirkungen auf möglicherweise jahrelange Zeiträume. Ein solches Vorgehen ist aus Sicht der Beschlusskammer jedenfalls nur unter engen Voraussetzungen denkbar.

Unabhängig von der Frage der Anwendung des § 48 VwVfG sieht sich die Beschlusskammer zum jetzigen Zeitpunkt indes nicht in der Lage, eine abschließende Beurteilung darüber abzugeben, ob die Voraussetzungen des § 48 VwVfG in Zukunft vorliegen werden. Dies würde – selbst wenn sich zu einem zukünftigen Zeitpunkt herausstellen sollte, dass der hiesige Beschluss rechtswidrig ist – vor allem voraussetzen, dass eine (antizipierte) Ermessensabwägung zu der Frage möglich wäre, ob die hiesige Genehmigung zurückzunehmen ist. Eine solche Möglichkeit zur Antizipation besteht vor dem Hintergrund einiger Unwägbarkeiten indes derzeit nicht. Denn im Rahmen einer solchen Ermessensabwägung wäre darauf einzugehen, ob eine Rücknahme dieses Beschlusses zur Herbeiführung eines rechtskonformen Zustandes tatsächlich erforderlich ist. Dies wiederum hängt jedoch vor allem damit zusammen, ob für die vorangegangenen Beschlüsse zur Anerkennung der LuFV III bzw. der Anpassung der OGK 2021 und auch für den AGK-Beschluss (BK10-17-0001\_E) – bei einer unterstellten Rechtswidrigkeit derselben – per Neubescheidung eine Heilung ohne Ergebnisunterschied möglich ist. Eine solche Heilungsmöglichkeit würde dann ein Durchschlagen der Rechtswidrigkeit auf die hiesige Genehmigung möglicherweise verhindern. Maßgeblich hierfür ist also die Entscheidung eines Gerichts, die für die Beschlusskammer ebenso wenig absehbar ist wie für die übrigen Verfahrensbeteiligten, wenngleich nach Auffassung der Beschlusskammer davon auszugehen ist, dass ihre Entscheidungen gerichtlich bestätigt werden.

Insofern ist die Sachlage aus Sicht der Beschlusskammer auch nicht vergleichbar mit der Zusicherung im Verfahren BK10-19-0031\_E. Insbesondere kann auch in diesem Zusammenhang keine Ermessensreduzierung, etwa durch eine Bindung im Sinne des Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz (GG), angenommen werden,

vgl. zu dieser Fallkonstellation: Uechtritz, in: Mann/ Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 38, Rn. 55.

Entgegen der Auffassung der Hinzugezogenen zu 9 und 18, war eine Veränderung der Sachlage im dortigen Verfahren hinreichend konkret absehbar und damit auch eine Antizipation des Ermessens möglich. Ausweislich der Ziffer II.3 des vorgenannten Beschlusses (dort: S. 31 ff.) hat die Beschlusskammer zum damaligen Zeitpunkt bei der Bestimmung der OGK bereits qualifizierte Regulierungsvereinbarungen berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung vorlagen. Die getroffene Zusage sollte lediglich den Abschluss der LuFV III antizipieren, der bereits in greifbarer Nähe lag. So war zum damaligen Verfahrenszeitpunkt bereits der Presse zu entnehmen, dass der Kabinettsbeschluss anstehe und eine parlamentarische Befassung im zweiten Halbjahr 2019 („nach der Sommerpause“) geplant sei.<sup>51</sup> Zudem wurden bereits weitere Verfahrensschritte (Aufstockung, Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung) angekündigt. Außerdem hat die Beschlusskammer auf ihre aus § 25 Abs. 3 und 4 ERegG resultierende Pflicht zur Anpassung der OGK im Falle einer mehr als geringfügigen Aufwandsveränderung und bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen hingewiesen. Hierbei hat sie auch hervorgehoben, dass sie eine erhebliche Auswirkung auf die Finanzstruktur der Betroffenen erwarte. Zugleich hat die Beschlusskammer den Tenor sehr eng ausgestaltet, um der mit der Zusicherung einhergehenden Rechtsunsicherheit entgegenzuwirken. Unter anderem wurden mehrere Fristen und Bedingungen aufgestellt. Kernziel war dabei die Beschränkung der Zusage auf sehr genau bestimmte Zeiträume, binnen derer eine Berücksichtigung möglicher Vorgaben einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung noch vor Ende der Trassenbestellfrist für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 erfolgen konnte. Die Beschlusskammer hat hervorgehoben, dass sichergestellt werden solle, dass zum Ende der Trassenbestellfrist für die Betroffenen, aber auch für die Zugangsberechtigten, Klarheit über die anzusetzenden Entgelte der Netzfahrplanperiode 2020/2021 bestehe (vgl. dort S. 32).

Vor dem Hintergrund der sich in dem vorgenannten Verfahren abzeichnenden Veränderung der Sachlage verfängt auch der Einwand der Hinzugezogenen zu 8 und 19, die Beschlusskammer habe sich in ihrer Argumentation im Beschluss BK10-19-0031\_E auch auf die Verhinderung eines Klageverfahrens gestützt, nicht. Die dortige Situation ist mit der hiesigen, wie bereits dargestellt, nicht vergleichbar.

### **Zur Absichtserklärung**

Eine Absichtserklärung der Beschlusskammer dahingehend, die hiesige Genehmigung unter den von den Hinzugezogenen benannten Voraussetzungen zurückzunehmen, wird ebenfalls nicht erteilt.. Insofern wird vollumfänglich auf die Erwägungen zur Zusicherung Bezug genommen.

---

<sup>51</sup> Vgl. Schreiben der Beschlusskammer vom 11.06.2019 im Verfahren BK10-19-0031\_E.

## II. 5 Darstellung der voraussichtlichen Entgelte nach Änderung des ERegG

Mit Blick auf die unter Ziffer II. 4.1 dargelegten Hintergründe werden im Folgenden rein deklaratorisch und aus Gründen der Transparenz diejenigen Entgelte ausgewiesen, die sich bei einer Entgeltbildung des SPNV gemäß § 37 ERegG mit expliziter Kopplung an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel *ohne* die ab 2020 beschlossene Erhöhung (also weiterhin +1,8 % p.a.) ergeben würden (und derzeit jedenfalls noch *ohne* Berücksichtigung etwaiger Mengen- oder Elastizitätenänderungen, die sich in der Fahrplanperiode 2020/2021 als Folge der derzeitigen Corona-Krise ergeben könnten). Zugangsberechtigte, die auf Grundlage der vorliegend erteilten Genehmigung Trassenbestellungen auslösen, müssen damit rechnen, dass die hier genehmigten Entgelte nach Ausübung des unter Ziffer 3. tenorierten Widerrufsvorbehalts durch die nachfolgend aufgeführten Entgelte ersetzt werden.

Mit Blick auf die auf Verkehrsdienstebene durchschnittlichen Trassenentgelte bzw. aggregierten Erlöse stellt sich das vergleichende Bild zwischen

- den in diesem Verfahren genehmigten Entgelten auf Grundlage der Entgeltbildung im SPNV anknüpfend an erhöhte Regionalisierungsmittel zu
- den deklaratorisch ausgewiesenen Entgelten auf Grundlage einer Entgeltbildung im SPNV anknüpfend an die bisherige Entwicklung der Regionalisierungsmittel (+1,8 % p.a.)

wie in der folgenden Tabelle 33 dar. Im hiesigen Verfahren genehmigte Entgelte und Referenzerlöse aus Trassenentgelten („A: Genehmigt“) sind im SPNV entsprechend höher als im Falle einer Kopplung des SPNV an die bisher geltende Dynamisierung von 1,8 % („B: Deklaratorisch“). Für die Entgelte und Erlöse des SPNV und SGV gilt entsprechend das Umgekehrte. Der Referenzerlös aus Trassenentgelten in Summe über die drei Verkehrsdienste bleibt dabei unverändert (5.285 Mio. EUR).

**Tabelle 33 – Vergleich Entgelte und Erlöse je Verkehrsdienst**

Verkehr	A: Genehmigt			B: Deklaratorisch bei +1,8% SPNV		
	Ø Entgelte [€/Trkm]	Menge AGK [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]	Ø Entgelte [€/Trkm]	Menge AGK [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,51	649,3	3.576	5,32	649,3	3.457
SPFV	6,77	142,4	964	7,34	142,4	1045
SGV	2,86	260,4	744	3,00	260,4	782
Summe	5,02	1.052,1	5.285	5,02	1.052,1	5.285

Für die verkehrsdienstspezifischen Entgelte ergäben sich nach aktuellem Stand und bei Unterstellung der Preisbildung des SPNV auf Grundlage einer Dynamisierung von 1,8 % die jeweils in der Spalte „B: Deklaratorisch“ ausgewiesen (Haupt-<sup>52</sup>) Entgelte (vgl. Tabelle 34 ff.). Eine vollständige Liste der deklaratorisch ausgewiesenen Entgelte ist aus Anlage 4 zu diesem Beschluss ersichtlich.

<sup>52</sup> Ohne Ausweis bspw. von zusätzlich bestellbaren Optionen (z.B. „Express“) bzw. der gleitenden geschwindigkeitsabhängigen Entgelte zwischen 100 km/h und 160 km/h im Segment SPFV Metro.

**Tabelle 34 – Vergleich Entgelte SPNV Lastfahrten [€/Trkm]**

Bundesland	Antrag	A: Genehmigt	B: Deklaratorisch	Δ B zu Antrag	Δ B zu A
Baden-Württemberg	5,395	5,577	5,395	0,0%	3,4%
Bayern	5,262	5,441	5,264	0,0%	3,4%
Berlin	5,711	5,904	5,711	0,0%	3,4%
Brandenburg	5,836	6,033	5,836	0,0%	3,4%
Bremen	5,743	5,936	5,743	0,0%	3,4%
Hamburg	5,039	5,209	5,039	0,0%	3,4%
Hessen	5,151	5,325	5,151	0,0%	3,4%
Mecklenburg-Vorpommern	5,696	5,888	5,696	0,0%	3,4%
Niedersachsen	5,472	5,656	5,472	0,0%	3,4%
Nordrhein-Westfalen	5,249	5,426	5,249	0,0%	3,4%
Rheinland-Pfalz	5,441	5,624	5,441	0,0%	3,4%
Saarland	5,568	5,756	5,568	0,0%	3,4%
Sachsen	5,503	5,689	5,503	0,0%	3,4%
Sachsen-Anhalt	5,460	5,644	5,460	0,0%	3,4%
Schleswig-Holstein	5,565	5,754	5,565	0,0%	3,4%
Thüringen	5,513	5,700	5,513	0,0%	3,4%

**Tabelle 35 – Vergleich Entgelte SPNV Leefahrten [€/Trkm]**

Bundesland	Antrag	A: Genehmigt	B: Deklaratorisch	Δ B zu Antrag	Δ B zu A
Baden-Württemberg	3,121	3,226	3,121	0,0%	3,4%
Bayern	3,120	3,225	3,120	0,0%	3,4%
Berlin	3,221	3,330	3,221	0,0%	3,4%
Brandenburg	3,396	3,511	3,396	0,0%	3,4%
Bremen	3,348	3,461	3,348	0,0%	3,4%
Hamburg	3,083	3,187	3,083	0,0%	3,4%
Hessen	3,158	3,264	3,158	0,0%	3,4%
Mecklenburg-Vorpommern	3,263	3,373	3,263	0,0%	3,4%
Niedersachsen	3,403	3,518	3,403	0,0%	3,4%
Nordrhein-Westfalen	3,128	3,234	3,128	0,0%	3,4%
Rheinland-Pfalz	3,101	3,205	3,101	0,0%	3,4%
Saarland	2,647	2,736	2,647	0,0%	3,4%
Sachsen	3,146	3,253	3,146	0,0%	3,4%
Sachsen-Anhalt	3,206	3,314	3,206	0,0%	3,4%
Schleswig-Holstein	3,169	3,276	3,169	0,0%	3,4%
Thüringen	3,211	3,320	3,211	0,0%	3,4%

**Tabelle 36 – Vergleich Entgelte SPNV [€/Trkm]**

Segment	Antrag	A: Genehmigt	B: Deklaratorisch	Δ B zu Antrag	Δ B zu A
Metro Tag Min (v ≤ 100 km/h)	5,34	5,09	5,49	2,7%	7,8%
Metro Tag Max (v ≥ 160 km/h)	12,06	11,39	12,44	3,1%	9,2%
Basic	4,76	4,54	4,88	2,6%	7,5%
Nacht	2,63	2,54	2,68	1,9%	5,3%
Charter / Nostalgie	2,64	2,53	2,71	2,5%	7,2%
Punkt-zu-Punkt	4,28	3,17	3,37	-21,2%	6,3%
Lok- / Leerfahrt	2,63	2,53	2,68	1,9%	6,0%

**Tabelle 37 – Vergleich Entgelte SGV [€/Trkm]**

<b>Segment</b>	<b>Antrag</b>	<b>A: Genehmigt</b>	<b>B: Deklaratorisch</b>	<b>Δ B zu Antrag</b>	<b>Δ B zu A</b>
Lokfahrt	1,79	1,74	1,82	1,7%	4,7%
Sehr schwer	4,24	4,14	4,30	1,4%	4,0%
Gefahrgutganzzug	3,64	3,50	3,71	2,1%	5,9%
Gefahrgutnahverkehrszug	2,00	1,94	2,04	1,9%	5,3%
Güternahverkehrszug	1,79	1,74	1,82	1,7%	4,7%
Standard	3,21	2,91	3,05	-4,8%	5,0%

## II. 6 Kosten

Gemäß § 69 ERegG erhebt die Regulierungsbehörde für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen. Die Geltendmachung der Gebühren erfolgt gemäß § 77 Abs. 1 Satz 2 ERegG in einem gesonderten Bescheid. Mit E-Mail vom 24.05.2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verbändeanhörung zu einem Entwurf einer Besonderen Gebührenverordnung für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Bereich der Eisenbahnregulierung (EReg-BGebV) eingeleitet. Dem Entwurf ist eine Anlage mit dem Gebührenverzeichnis beigefügt. § 5 des Entwurfs enthält unter der Überschrift „Alt-Sachverhalte“ folgenden Regelungsvorschlag: „Für Sachverhalte, die nach dem 2. September 2016 und vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung nach Artikel 3] entstanden sind, gilt die Anlage mit Wirkung ab dem (einsetzen: Datum des Beginns der Verbändeanhörung).“ Dementsprechend werden für den vorliegenden Beschluss voraussichtlich Gebühren erhoben werden.

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln erhoben werden.

Bonn, den 31.03.2020

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Kirchhartz

Krick

4 Anlagen

**Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste**

Segment (SGV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]	5-30 Tage [EUR/Trkm]	24h-4 Tage [EUR/Trkm]	< 24h [EUR/Trkm]	
Standard	2,91	1,484	1,426	0,04	0,25	0,51	1,36
Sehr Schwer	4,14	2,522	1,618	0,04	0,28	0,57	1,52
Gefahrgut	3,50	1,484	2,016	0,04	0,34	0,69	1,84
Gefahrgutgüternahmeverkehr	1,94	0,935	1,005	0,04	0,19	0,38	1,02
Güternahmeverkehr	1,74	0,935	0,805	0,04	0,16	0,32	0,86
Lokfahrt	1,74	0,709	1,031	0,04	0,19	0,38	1,01
Standard Z-Flex	2,81	1,484	1,326	0,04	0,24	0,48	1,28
Sehr Schwer Z-Flex	4,04	2,522	1,518	0,04	0,27	0,54	1,44
Gefahrgut Z-Flex	3,40	1,484	1,916	0,04	0,33	0,66	1,76
Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex	1,84	0,935	0,905	0,04	0,18	0,35	0,94
Güternahmeverkehr Z-Flex	1,64	0,935	0,705	0,04	0,15	0,29	0,78
Standard R-Flex	2,81	1,484	1,326	0,04	0,24	0,48	1,28
Sehr Schwer R-Flex	4,04	2,522	1,518	0,04	0,27	0,54	1,44
Gefahrgut R-Flex	3,40	1,484	1,916	0,04	0,33	0,66	1,76
Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex	1,84	0,935	0,905	0,04	0,18	0,35	0,94
Güternahmeverkehr R-Flex	1,64	0,935	0,705	0,04	0,15	0,29	0,78
Standard Express	4,91	1,484	3,426	0,04	0,55	1,11	2,96
Gefahrgut Express	5,50	1,484	4,016	0,04	0,64	1,29	3,44
Gefahrgutgüternahmeverkehr Express	3,94	0,935	3,005	0,04	0,49	0,98	2,62
Güternahmeverkehr Express	3,74	0,935	2,805	0,04	0,46	0,92	2,46

Segment (SGV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard Schnell	3,41	1,484	1,926	0,04	0,33	0,66	1,76
Gefahrgut Schnell	4,00	1,484	2,516	0,04	0,42	0,84	2,24
Gefahrgutgüternahmeverkehr Schnell	2,44	0,935	1,505	0,04	0,27	0,53	1,42
Güternahmeverkehr Schnell	2,24	0,935	1,305	0,04	0,24	0,47	1,26
Standard Z-Flex Express	4,81	1,484	3,326	0,04	0,54	1,08	2,88
Gefahrgut Z-Flex Express	5,40	1,484	3,916	0,04	0,63	1,26	3,36
Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex Express	3,84	0,935	2,905	0,04	0,48	0,95	2,54
Güternahmeverkehr Z-Flex Express	3,64	0,935	2,705	0,04	0,45	0,89	2,38
Standard Z-Flex Schnell	3,31	1,484	1,826	0,04	0,31	0,63	1,68
Gefahrgut Z-Flex Schnell	3,90	1,484	2,416	0,04	0,40	0,81	2,16
Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex Schnell	2,34	0,935	1,405	0,04	0,25	0,50	1,34
Güternahmeverkehr Z-Flex Schnell	2,14	0,935	1,205	0,04	0,22	0,44	1,18
Standard R-Flex Express	4,81	1,484	3,326	0,04	0,54	1,08	2,88
Gefahrgut R-Flex Express	5,40	1,484	3,916	0,04	0,63	1,26	3,36
Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex Express	3,84	0,935	2,905	0,04	0,48	0,95	2,54
Güternahmeverkehr R-Flex Express	3,64	0,935	2,705	0,04	0,45	0,89	2,38
Standard R-Flex Schnell	3,31	1,484	1,826	0,04	0,31	0,63	1,68
Gefahrgut R-Flex Schnell	3,90	1,484	2,416	0,04	0,40	0,81	2,16
Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex Schnell	2,34	0,935	1,405	0,04	0,25	0,50	1,34
Güternahmeverkehr R-Flex Schnell	2,14	0,935	1,205	0,04	0,22	0,44	1,18

Segment (SPNV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Lastfahrt Baden-Württemberg	5,577	0,757	4,820	0,04	0,75	1,51	4,02
Lastfahrt Bayern	5,441	0,757	4,684	0,04	0,73	1,47	3,91
Lastfahrt Berlin	5,904	0,757	5,147	0,04	0,80	1,61	4,28
Lastfahrt Brandenburg	6,033	0,757	5,276	0,04	0,82	1,64	4,39
Lastfahrt Bremen	5,936	0,757	5,179	0,04	0,81	1,62	4,31
Lastfahrt Hamburg	5,209	0,757	4,452	0,04	0,70	1,40	3,73
Lastfahrt Hessen	5,325	0,757	4,568	0,04	0,72	1,43	3,82
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	5,888	0,757	5,131	0,04	0,80	1,60	4,27
Lastfahrt Niedersachsen	5,656	0,757	4,899	0,04	0,77	1,53	4,08
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,426	0,757	4,669	0,04	0,73	1,46	3,90
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	5,624	0,757	4,867	0,04	0,76	1,52	4,06
Lastfahrt Saarland	5,756	0,757	4,999	0,04	0,78	1,56	4,16
Lastfahrt Sachsen	5,689	0,757	4,932	0,04	0,77	1,54	4,11
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	5,644	0,757	4,887	0,04	0,76	1,53	4,08
Lastfahrt Schleswig-Holstein	5,754	0,757	4,997	0,04	0,78	1,56	4,16
Lastfahrt Thüringen	5,700	0,757	4,943	0,04	0,77	1,54	4,12

Segment (SPNV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,226	0,709	2,517	0,04	0,41	0,83	2,20
Leerfahrt Bayern	3,225	0,709	2,516	0,04	0,41	0,83	2,20
Leerfahrt Berlin	3,330	0,709	2,621	0,04	0,43	0,86	2,29
Leerfahrt Brandenburg	3,511	0,709	2,802	0,04	0,46	0,91	2,43
Leerfahrt Bremen	3,461	0,709	2,752	0,04	0,45	0,90	2,39
Leerfahrt Hamburg	3,187	0,709	2,478	0,04	0,41	0,81	2,17
Leerfahrt Hessen	3,264	0,709	2,555	0,04	0,42	0,84	2,23
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,373	0,709	2,664	0,04	0,44	0,87	2,32
Leerfahrt Niedersachsen	3,518	0,709	2,809	0,04	0,46	0,91	2,44
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,234	0,709	2,525	0,04	0,41	0,83	2,21
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,205	0,709	2,496	0,04	0,41	0,82	2,19
Leerfahrt Saarland	2,736	0,709	2,027	0,04	0,34	0,68	1,81
Leerfahrt Sachsen	3,253	0,709	2,544	0,04	0,42	0,83	2,23
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,314	0,709	2,605	0,04	0,43	0,85	2,27
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,276	0,709	2,567	0,04	0,42	0,84	2,24
Leerfahrt Thüringen	3,320	0,709	2,611	0,04	0,43	0,85	2,28

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Basic	4,54	1,226	3,314	0,03	0,53	1,05	2,81
Basic Express	6,54	1,226	5,314	0,03	0,83	1,65	4,41
Nacht	2,54	1,226	1,314	0,03	0,23	0,45	1,21
Nacht Express	4,54	1,226	3,314	0,03	0,53	1,05	2,81
Charter/Nostalgie	2,53	0,757	1,773	0,04	0,30	0,59	1,58
Punkt-zu-Punkt	3,17	1,226	1,944	0,03	0,32	0,64	1,71
Lokfahrt	2,53	0,709	1,821	0,03	0,31	0,62	1,65
Leer-/Lokfahrt Express	4,53	0,709	3,821	0,03	0,61	1,22	3,25
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	5,09	1,226	3,864	0,03	0,61	1,22	3,24
Metro Tag Mittel (101 km/h)	5,20	1,226	3,974	0,03	0,62	1,25	3,33
Metro Tag Mittel (102 km/h)	5,30	1,226	4,074	0,03	0,64	1,28	3,41
Metro Tag Mittel (103 km/h)	5,41	1,226	4,184	0,03	0,66	1,31	3,49
Metro Tag Mittel (104 km/h)	5,51	1,226	4,284	0,03	0,67	1,34	3,58
Metro Tag Mittel (105 km/h)	5,62	1,226	4,394	0,03	0,69	1,37	3,66
Metro Tag Mittel (106 km/h)	5,72	1,226	4,494	0,03	0,70	1,41	3,75
Metro Tag Mittel (107 km/h)	5,83	1,226	4,604	0,03	0,72	1,44	3,83
Metro Tag Mittel (108 km/h)	5,93	1,226	4,704	0,03	0,73	1,47	3,91
Metro Tag Mittel (109 km/h)	6,04	1,226	4,814	0,03	0,75	1,50	4,00
Metro Tag Mittel (110 km/h)	6,14	1,226	4,914	0,03	0,77	1,53	4,08
Metro Tag Mittel (111 km/h)	6,25	1,226	5,024	0,03	0,78	1,56	4,17
Metro Tag Mittel (112 km/h)	6,35	1,226	5,124	0,03	0,80	1,59	4,25
Metro Tag Mittel (113 km/h)	6,46	1,226	5,234	0,03	0,81	1,63	4,33
Metro Tag Mittel (114 km/h)	6,56	1,226	5,334	0,03	0,83	1,66	4,42

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (115 km/h)	6,67	1,226	5,444	0,03	0,84	1,69	4,50
Metro Tag Mittel (116 km/h)	6,77	1,226	5,544	0,03	0,86	1,72	4,59
Metro Tag Mittel (117 km/h)	6,88	1,226	5,654	0,03	0,88	1,75	4,67
Metro Tag Mittel (118 km/h)	6,98	1,226	5,754	0,03	0,89	1,78	4,76
Metro Tag Mittel (119 km/h)	7,09	1,226	5,864	0,03	0,91	1,81	4,84
Metro Tag Mittel (120 km/h)	7,19	1,226	5,964	0,03	0,92	1,85	4,92
Metro Tag Mittel (121 km/h)	7,30	1,226	6,074	0,03	0,94	1,88	5,01
Metro Tag Mittel (122 km/h)	7,40	1,226	6,174	0,03	0,95	1,91	5,09
Metro Tag Mittel (123 km/h)	7,51	1,226	6,284	0,03	0,97	1,94	5,18
Metro Tag Mittel (124 km/h)	7,61	1,226	6,384	0,03	0,99	1,97	5,26
Metro Tag Mittel (125 km/h)	7,72	1,226	6,494	0,03	1,00	2,00	5,34
Metro Tag Mittel (126 km/h)	7,82	1,226	6,594	0,03	1,02	2,04	5,43
Metro Tag Mittel (127 km/h)	7,93	1,226	6,704	0,03	1,03	2,07	5,51
Metro Tag Mittel (128 km/h)	8,03	1,226	6,804	0,03	1,05	2,10	5,60
Metro Tag Mittel (129 km/h)	8,14	1,226	6,914	0,03	1,06	2,13	5,68
Metro Tag Mittel (130 km/h)	8,24	1,226	7,014	0,03	1,08	2,16	5,76
Metro Tag Mittel (131 km/h)	8,35	1,226	7,124	0,03	1,10	2,19	5,85
Metro Tag Mittel (132 km/h)	8,45	1,226	7,224	0,03	1,11	2,22	5,93
Metro Tag Mittel (133 km/h)	8,56	1,226	7,334	0,03	1,13	2,26	6,02
Metro Tag Mittel (134 km/h)	8,66	1,226	7,434	0,03	1,14	2,29	6,10
Metro Tag Mittel (135 km/h)	8,77	1,226	7,544	0,03	1,16	2,32	6,18
Metro Tag Mittel (136 km/h)	8,87	1,226	7,644	0,03	1,18	2,35	6,27
Metro Tag Mittel (137 km/h)	8,98	1,226	7,754	0,03	1,19	2,38	6,35

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (138 km/h)	9,08	1,226	7,854	0,03	1,21	2,41	6,44
Metro Tag Mittel (139 km/h)	9,19	1,226	7,964	0,03	1,22	2,44	6,52
Metro Tag Mittel (140 km/h)	9,29	1,226	8,064	0,03	1,24	2,48	6,60
Metro Tag Mittel (141 km/h)	9,40	1,226	8,174	0,03	1,25	2,51	6,69
Metro Tag Mittel (142 km/h)	9,50	1,226	8,274	0,03	1,27	2,54	6,77
Metro Tag Mittel (143 km/h)	9,61	1,226	8,384	0,03	1,29	2,57	6,86
Metro Tag Mittel (144 km/h)	9,71	1,226	8,484	0,03	1,30	2,60	6,94
Metro Tag Mittel (145 km/h)	9,82	1,226	8,594	0,03	1,32	2,63	7,02
Metro Tag Mittel (146 km/h)	9,92	1,226	8,694	0,03	1,33	2,67	7,11
Metro Tag Mittel (147 km/h)	10,03	1,226	8,804	0,03	1,35	2,70	7,19
Metro Tag Mittel (148 km/h)	10,13	1,226	8,904	0,03	1,36	2,73	7,28
Metro Tag Mittel (149 km/h)	10,24	1,226	9,014	0,03	1,38	2,76	7,36
Metro Tag Mittel (150 km/h)	10,34	1,226	9,114	0,03	1,40	2,79	7,44
Metro Tag Mittel (151 km/h)	10,45	1,226	9,224	0,03	1,41	2,82	7,53
Metro Tag Mittel (152 km/h)	10,55	1,226	9,324	0,03	1,43	2,85	7,61
Metro Tag Mittel (153 km/h)	10,66	1,226	9,434	0,03	1,44	2,89	7,70
Metro Tag Mittel (154 km/h)	10,76	1,226	9,534	0,03	1,46	2,92	7,78
Metro Tag Mittel (155 km/h)	10,87	1,226	9,644	0,03	1,47	2,95	7,86
Metro Tag Mittel (156 km/h)	10,97	1,226	9,744	0,03	1,49	2,98	7,95
Metro Tag Mittel (157 km/h)	11,08	1,226	9,854	0,03	1,51	3,01	8,03
Metro Tag Mittel (158 km/h)	11,18	1,226	9,954	0,03	1,52	3,04	8,12
Metro Tag Mittel (159 km/h)	11,29	1,226	10,064	0,03	1,54	3,08	8,20
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	11,39	1,226	10,164	0,03	1,55	3,11	8,28

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]		5-30 Tage [EUR/Trkm]	24h-4 Tage [EUR/Trkm]	< 24h [EUR/Trkm]
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	7,09	1,226	5,864	0,03	0,91	1,82	4,84
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	7,20	1,226	5,974	0,03	0,92	1,85	4,93
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	7,30	1,226	6,074	0,03	0,94	1,88	5,01
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	7,41	1,226	6,184	0,03	0,96	1,91	5,09
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	7,51	1,226	6,284	0,03	0,97	1,94	5,18
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	7,62	1,226	6,394	0,03	0,99	1,97	5,26
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	7,72	1,226	6,494	0,03	1,00	2,01	5,35
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	7,83	1,226	6,604	0,03	1,02	2,04	5,43
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	7,93	1,226	6,704	0,03	1,03	2,07	5,51
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	8,04	1,226	6,814	0,03	1,05	2,10	5,60
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	8,14	1,226	6,914	0,03	1,07	2,13	5,68
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	8,25	1,226	7,024	0,03	1,08	2,16	5,77
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	8,35	1,226	7,124	0,03	1,10	2,19	5,85
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	8,46	1,226	7,234	0,03	1,11	2,23	5,93
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	8,56	1,226	7,334	0,03	1,13	2,26	6,02
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	8,67	1,226	7,444	0,03	1,14	2,29	6,10
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	8,77	1,226	7,544	0,03	1,16	2,32	6,19
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	8,88	1,226	7,654	0,03	1,18	2,35	6,27
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	8,98	1,226	7,754	0,03	1,19	2,38	6,36
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	9,09	1,226	7,864	0,03	1,21	2,41	6,44
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	9,19	1,226	7,964	0,03	1,22	2,45	6,52
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	9,30	1,226	8,074	0,03	1,24	2,48	6,61
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	9,40	1,226	8,174	0,03	1,25	2,51	6,69

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]		5-30 Tage [EUR/Trkm]	24h-4 Tage [EUR/Trkm]	< 24h [EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	9,51	1,226	8,284	0,03	1,27	2,54	6,78
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	9,61	1,226	8,384	0,03	1,29	2,57	6,86
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	9,72	1,226	8,494	0,03	1,30	2,60	6,94
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	9,82	1,226	8,594	0,03	1,32	2,64	7,03
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	9,93	1,226	8,704	0,03	1,33	2,67	7,11
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	10,03	1,226	8,804	0,03	1,35	2,70	7,20
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	10,14	1,226	8,914	0,03	1,36	2,73	7,28
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	10,24	1,226	9,014	0,03	1,38	2,76	7,36
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	10,35	1,226	9,124	0,03	1,40	2,79	7,45
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	10,45	1,226	9,224	0,03	1,41	2,82	7,53
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	10,56	1,226	9,334	0,03	1,43	2,86	7,62
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	10,66	1,226	9,434	0,03	1,44	2,89	7,70
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	10,77	1,226	9,544	0,03	1,46	2,92	7,78
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	10,87	1,226	9,644	0,03	1,48	2,95	7,87
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	10,98	1,226	9,754	0,03	1,49	2,98	7,95
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	11,08	1,226	9,854	0,03	1,51	3,01	8,04
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	11,19	1,226	9,964	0,03	1,52	3,04	8,12
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	11,29	1,226	10,064	0,03	1,54	3,08	8,20
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	11,40	1,226	10,174	0,03	1,55	3,11	8,29
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	11,50	1,226	10,274	0,03	1,57	3,14	8,37
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	11,61	1,226	10,384	0,03	1,59	3,17	8,46
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	11,71	1,226	10,484	0,03	1,60	3,20	8,54
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	11,82	1,226	10,594	0,03	1,62	3,23	8,62

Segment (SPFV)	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ	Vollkosten- aufschlag		5-30 Tage	24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	11,92	1,226	10,694	0,03	1,63	3,27	8,71
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	12,03	1,226	10,804	0,03	1,65	3,30	8,79
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	12,13	1,226	10,904	0,03	1,66	3,33	8,88
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	12,24	1,226	11,014	0,03	1,68	3,36	8,96
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	12,34	1,226	11,114	0,03	1,70	3,39	9,04
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	12,45	1,226	11,224	0,03	1,71	3,42	9,13
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	12,55	1,226	11,324	0,03	1,73	3,45	9,21
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	12,66	1,226	11,434	0,03	1,74	3,49	9,30
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	12,76	1,226	11,534	0,03	1,76	3,52	9,38
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	12,87	1,226	11,644	0,03	1,77	3,55	9,46
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	12,97	1,226	11,744	0,03	1,79	3,58	9,55
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	13,08	1,226	11,854	0,03	1,81	3,61	9,63
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	13,18	1,226	11,954	0,03	1,82	3,64	9,72
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	13,29	1,226	12,064	0,03	1,84	3,68	9,80
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	13,39	1,226	12,164	0,03	1,85	3,71	9,88

Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer

Segmente\input	nachgefr. Menge in Trkm	Anteil an Verkehrsart	Grenzkosten pro Trkm	Elastizität	Endkundenelastizität	Pkm/Trkm	Umsatz/Pkm	Umsatz je Trkm	Anteil Preis am Umsatz je Trkm	Quotient Umsatz je Trkm/Endkundenelastizität	Erlös pro Segment:	Preis je Trkm
<b>Güterverkehr</b>												
Lokfahrt	22.317.593	9%	0,709							- 11,527	38.789.418	1,74
Schwerer Zug	4.940.939	2%	2,522	0,229	-1,32		23,90		0,173	- 18,106	20.447.068	4,14
Gefahrgutzug	23.043.862	9%	1,484	0,155	-1,06		23,90		0,147	- 22,633	80.758.835	3,50
Gefahrgutgüternahverkehr	251.652	0%	0,935	0,173	-1,49		16,73		0,116	- 11,236	487.881	1,94
Güternahverkehr	4.992.592	2%	0,935	0,193	-1,86		16,73		0,104	- 8,989	8.677.447	1,74
Standardzug	204.896.877	79%	1,484	0,182	-1,50		23,90		0,122	- 15,933	595.514.682	2,91
ZF 120	39.365.572	15%									- 3.936.557	0,10
RF 120	4.920.696	2%									- 492.070	0,10
Schnell	4.920.293	2%									2.460.147	0,50
Express	492.029	0%									984.058	2,00
Summe	260.443.515	100%	1,426				21,60		0,125	- 16,052	743.690.910	2,86
<b>Nahverkehr</b>												
Lastsegment	628.587.524	97%									3.508.480.831	5,58
Leer/Lokfahrt	20.677.964	3%									67.760.424	3,28
Summe	649.265.488	100%									3.576.241.255	5,51
<b>Fernverkehr</b>												
Metro <100 km/h			1,226	0,118	- 0,528				0,223			5,09
Metro >160 km/h			1,226	0,100	- 0,442				0,227			11,39
Basic			1,226	0,122	- 0,559				0,219			4,54
Nacht	9.631.571		1,226	0,172	- 0,619	98	0,093	9,14	0,278	- 14,765	24.506.729	2,54
Charter	299.227		0,757	0,127	- 0,671	201	0,066	13,31	0,190	- 19,840	756.611	2,53
Punkt-zu-Punkt			1,226									3,17
Leer/Lokfahrt	5.855.502		0,709							- 20,380	14.805.947	2,53
Express					0,4924			30,8		- 62,250	983.654	2,00
Summe			1,204			300	0,104				964.088.528	6,77
											5.284.020.693	Referenzerlös Antrag
											5.284.020.693	Referenzerlös BK
											5.619.442.349	Prognoseerlös Antrag
											5.615.601.933	Prognoseerlös BK
												Lambda BK
												Lambda Antrag
												Orange: Anpassungen BK

Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag

Segmente\input	nachgefr. Menge in Trkm	Anteil an Verkehrsart	Grenzkosten pro Trkm	Elastizität	Endkundenelastizität	Pkm/Trkm	Umsatz/Pkm	Umsatz je Trkm	Anteil Preis am Umsatz je Trkm	Quotient Umsatz je Trkm/Endkundenelastizität	Erlös pro Segment:	Preis je Trkm (neu)	lambda
<b>Güterverkehr</b>													
Lokfahrt	22.317.593	9%	0,709							-	11,370	39.963.782	1,79
Schwerer Zug	4.940.939	2%	2,522	- 0,234	-1,32			23,90	0,178	-	18,106	20.970.773	4,24
Gefahrtgutzug	23.043.862	9%	1,484	- 0,161	-1,06			23,90	0,152	-	22,633	83.811.940	3,64
Gefahrtgutnäherverkehr	251.652	0%	0,935	- 0,178	-1,49			16,73	0,120	-	11,236	504.433	2,00
Güternahverkehr	4.992.592	2%	0,935	- 0,199	-1,86			16,73	0,107	-	8,989	8.940.160	1,79
Standardzug	204.896.877	79%	1,484	- 0,177	-1,32			23,90	0,134	-	18,106	656.981.739	3,21
ZF 120	39.365.572	15%								-		3.936.557	0,10
RF 120	4.920.696	2%								-		492.070	0,10
Schnell	4.920.293	2%								-		2.460.147	0,50
Express	492.029	0%								-		984.058	2,00
Summe	260.443.515	100%	1,426					21,60	0,136	-	17,748	810.188.405	3,11
<b>Nahverkehr</b>													
Lastsegment	628.587.524	97%	0,757		-0,316			15,40	0,350	-	48,747	3.391.229.977	5,40
Leer/Lokfahrt	20.677.964	3%	0,709							-	26,152	66.107.451	3,20
Summe	649.265.488	100%	0,756							-	48,028	3.457.337.428	5,32
<b>Fernverkehr</b>													
Metro <100 km/h			1,226	- 0,123	- 0,528				0,234				5,34
Metro >160 km/h			1,226	- 0,106	- 0,442				0,240				12,06
Basic			1,226	- 0,128	- 0,559				0,229				4,76
Nacht	9.631.571		1,226	- 0,178	- 0,619	98	0,093	9,14	0,288	-	14,765	25.339.215	2,63
Charter	299.227		0,757	- 0,133	- 0,671	201	0,066	13,31	0,199	-	19,840	791.364	2,64
Punkt-zu-Punkt			1,226	- 0,133	- 0,651					-			4,28
Leer/Lokfahrt	5.855.502		0,709							-	20,201	15.404.945	2,63
Express					- 0,4924			30,8		-	62,287	983.654	2,00
Summe		100%	1,204			300	0,104			-		1.016.494.860	7,14

**Anlage 4 – Deklaratorisch: Entgeltliste bei Preisbildung SPNV +1,8% p.a.**

Entgeltliste bei Preisbildung im SPNV ohne Kopplung an die erhöhten Regionalisierungsmittel

Segment SGV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard	3,05	1,484	1,566	0,04	0,28	0,55	1,48
Sehr Schwer	4,30	2,522	1,778	0,04	0,31	0,62	1,65
Gefahrgut	3,71	1,484	2,226	0,04	0,38	0,75	2,00
Gefahrgutgüternahmeverkehr	2,04	0,935	1,105	0,04	0,21	0,41	1,11
Güternahmeverkehr	1,82	0,935	0,885	0,04	0,17	0,35	0,93
Lokfahrt	1,82	0,709	1,111	0,04	0,20	0,40	1,08
Standard Z-Flex	2,95	1,484	1,466	0,04	0,26	0,52	1,40
Sehr Schwer Z-Flex	4,20	2,522	1,678	0,04	0,29	0,59	1,57
Gefahrgut Z-Flex	3,61	1,484	2,126	0,04	0,36	0,72	1,92
Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex	1,94	0,935	1,005	0,04	0,19	0,38	1,03
Güternahmeverkehr Z-Flex	1,72	0,935	0,785	0,04	0,16	0,32	0,85
Standard R-Flex	2,95	1,484	1,466	0,04	0,26	0,52	1,40
Sehr Schwer R-Flex	4,20	2,522	1,678	0,04	0,29	0,59	1,57
Gefahrgut R-Flex	3,61	1,484	2,126	0,04	0,36	0,72	1,92
Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex	1,94	0,935	1,005	0,04	0,19	0,38	1,03
Güternahmeverkehr R-Flex	1,72	0,935	0,785	0,04	0,16	0,32	0,85
Standard Express	5,05	1,484	3,566	0,04	0,58	1,15	3,08
Gefahrgut Express	5,71	1,484	4,226	0,04	0,68	1,35	3,60
Gefahrgutgüternahmeverkehr Express	4,04	0,935	3,105	0,04	0,51	1,01	2,71
Güternahmeverkehr Express	3,82	0,935	2,885	0,04	0,47	0,95	2,53

Segment SGV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentsgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard Schnell	3,55	1,484	2,066	0,04	0,35	0,70	1,88
Gefahrgut Schnell	4,21	1,484	2,726	0,04	0,45	0,90	2,40
Gefahrgutgüternahtverkehr Schnell	2,54	0,935	1,605	0,04	0,28	0,56	1,51
Güternahtverkehr Schnell	2,32	0,935	1,385	0,04	0,25	0,50	1,33
Standard Z-Flex Express	4,95	1,484	3,466	0,04	0,56	1,12	3,00
Gefahrgut Z-Flex Express	5,61	1,484	4,126	0,04	0,66	1,32	3,52
Gefahrgutgüternahtverkehr Z-Flex Express	3,94	0,935	3,005	0,04	0,49	0,98	2,63
Güternahtverkehr Z-Flex Express	3,72	0,935	2,785	0,04	0,46	0,92	2,45
Standard Z-Flex Schnell	3,45	1,484	1,966	0,04	0,34	0,67	1,80
Gefahrgut Z-Flex Schnell	4,11	1,484	2,626	0,04	0,44	0,87	2,32
Gefahrgutgüternahtverkehr Z-Flex Schnell	2,44	0,935	1,505	0,04	0,27	0,53	1,43
Güternahtverkehr Z-Flex Schnell	2,22	0,935	1,285	0,04	0,23	0,47	1,25
Standard R-Flex Express	4,95	1,484	3,466	0,04	0,56	1,12	3,00
Gefahrgut R-Flex Express	5,61	1,484	4,126	0,04	0,66	1,32	3,52
Gefahrgutgüternahtverkehr R-Flex Express	3,94	0,935	3,005	0,04	0,49	0,98	2,63
Güternahtverkehr R-Flex Express	3,72	0,935	2,785	0,04	0,46	0,92	2,45
Standard R-Flex Schnell	3,45	1,484	1,966	0,04	0,34	0,67	1,80
Gefahrgut R-Flex Schnell	4,11	1,484	2,626	0,04	0,44	0,87	2,32
Gefahrgutgüternahtverkehr R-Flex Schnell	2,44	0,935	1,505	0,04	0,27	0,53	1,43
Güternahtverkehr R-Flex Schnell	2,22	0,935	1,285	0,04	0,23	0,47	1,25

Segment SPNV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Lastfahrt Baden-Württemberg	5,395	0,757	4,638	0,04	0,73	1,45	3,88
Lastfahrt Bayern	5,264	0,757	4,507	0,04	0,71	1,41	3,77
Lastfahrt Berlin	5,711	0,757	4,954	0,04	0,77	1,55	4,13
Lastfahrt Brandenburg	5,836	0,757	5,079	0,04	0,79	1,59	4,23
Lastfahrt Bremen	5,743	0,757	4,986	0,04	0,78	1,56	4,15
Lastfahrt Hamburg	5,039	0,757	4,282	0,04	0,67	1,35	3,59
Lastfahrt Hessen	5,151	0,757	4,394	0,04	0,69	1,38	3,68
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	5,696	0,757	4,939	0,04	0,77	1,54	4,12
Lastfahrt Niedersachsen	5,472	0,757	4,715	0,04	0,74	1,48	3,94
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,249	0,757	4,492	0,04	0,70	1,41	3,76
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	5,441	0,757	4,684	0,04	0,73	1,47	3,91
Lastfahrt Saarland	5,568	0,757	4,811	0,04	0,75	1,51	4,01
Lastfahrt Sachsen	5,503	0,757	4,746	0,04	0,74	1,49	3,96
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	5,460	0,757	4,703	0,04	0,74	1,47	3,93
Lastfahrt Schleswig-Holstein	5,566	0,757	4,809	0,04	0,75	1,50	4,01
Lastfahrt Thüringen	5,513	0,757	4,756	0,04	0,74	1,49	3,97

Segment SPNV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
				[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,121	0,709	2,412	0,04	0,40	0,79	2,12
Leerfahrt Bayern	3,120	0,709	2,411	0,04	0,40	0,79	2,12
Leerfahrt Berlin	3,221	0,709	2,512	0,04	0,41	0,82	2,20
Leerfahrt Brandenburg	3,396	0,709	2,687	0,04	0,44	0,88	2,34
Leerfahrt Bremen	3,348	0,709	2,639	0,04	0,43	0,86	2,30
Leerfahrt Hamburg	3,083	0,709	2,374	0,04	0,39	0,78	2,09
Leerfahrt Hessen	3,158	0,709	2,449	0,04	0,40	0,81	2,15
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,263	0,709	2,554	0,04	0,42	0,84	2,23
Leerfahrt Niedersachsen	3,403	0,709	2,694	0,04	0,44	0,88	2,35
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,128	0,709	2,419	0,04	0,40	0,80	2,13
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,101	0,709	2,392	0,04	0,39	0,79	2,10
Leerfahrt Saarland	2,647	0,709	1,938	0,04	0,33	0,65	1,74
Leerfahrt Sachsen	3,146	0,709	2,437	0,04	0,40	0,80	2,14
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,206	0,709	2,497	0,04	0,41	0,82	2,19
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,169	0,709	2,460	0,04	0,40	0,81	2,16
Leerfahrt Thüringen	3,211	0,709	2,502	0,04	0,41	0,82	2,19

Segment SPFV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]		5-30 Tage		< 24h
					[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Basic	4,88	1,226	3,654	0,03	0,58	1,15	3,08
Basic Express	6,88	1,226	5,654	0,03	0,88	1,75	4,68
Nacht	2,68	1,226	1,454	0,03	0,25	0,49	1,31
Nacht Express	4,68	1,226	3,454	0,03	0,55	1,09	2,91
Charter	2,71	0,757	1,953	0,04	0,32	0,65	1,73
Punkt-zu-Punkt	3,37	1,226	2,144	0,03	0,35	0,70	1,87
Lokfahrt	2,71	0,709	2,001	0,03	0,34	0,67	1,79
Leer-/Lokfahrt Express	4,71	0,709	4,001	0,03	0,64	1,27	3,39
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	5,49	1,226	4,264	0,03	0,67	1,33	3,56
Metro Tag Mittel (101 km/h)	5,60	1,226	4,374	0,03	0,68	1,37	3,65
Metro Tag Mittel (102 km/h)	5,72	1,226	4,494	0,03	0,70	1,40	3,75
Metro Tag Mittel (103 km/h)	5,83	1,226	4,604	0,03	0,72	1,44	3,84
Metro Tag Mittel (104 km/h)	5,95	1,226	4,724	0,03	0,74	1,47	3,93
Metro Tag Mittel (105 km/h)	6,07	1,226	4,844	0,03	0,75	1,51	4,02
Metro Tag Mittel (106 km/h)	6,18	1,226	4,954	0,03	0,77	1,54	4,12
Metro Tag Mittel (107 km/h)	6,30	1,226	5,074	0,03	0,79	1,58	4,21
Metro Tag Mittel (108 km/h)	6,41	1,226	5,184	0,03	0,81	1,61	4,30
Metro Tag Mittel (109 km/h)	6,53	1,226	5,304	0,03	0,82	1,65	4,39
Metro Tag Mittel (110 km/h)	6,65	1,226	5,424	0,03	0,84	1,68	4,49
Metro Tag Mittel (111 km/h)	6,76	1,226	5,534	0,03	0,86	1,72	4,58
Metro Tag Mittel (112 km/h)	6,88	1,226	5,654	0,03	0,88	1,75	4,67
Metro Tag Mittel (113 km/h)	6,99	1,226	5,764	0,03	0,89	1,79	4,76
Metro Tag Mittel (114 km/h)	7,11	1,226	5,884	0,03	0,91	1,82	4,86

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (115 km/h)	7,22	1,226	5,994	0,03	0,93	1,86	4,95
Metro Tag Mittel (116 km/h)	7,34	1,226	6,114	0,03	0,95	1,89	5,04
Metro Tag Mittel (117 km/h)	7,46	1,226	6,234	0,03	0,96	1,93	5,14
Metro Tag Mittel (118 km/h)	7,57	1,226	6,344	0,03	0,98	1,96	5,23
Metro Tag Mittel (119 km/h)	7,69	1,226	6,464	0,03	1,00	2,00	5,32
Metro Tag Mittel (120 km/h)	7,80	1,226	6,574	0,03	1,01	2,03	5,41
Metro Tag Mittel (121 km/h)	7,92	1,226	6,694	0,03	1,03	2,06	5,51
Metro Tag Mittel (122 km/h)	8,04	1,226	6,814	0,03	1,05	2,10	5,60
Metro Tag Mittel (123 km/h)	8,15	1,226	6,924	0,03	1,07	2,13	5,69
Metro Tag Mittel (124 km/h)	8,27	1,226	7,044	0,03	1,08	2,17	5,78
Metro Tag Mittel (125 km/h)	8,38	1,226	7,154	0,03	1,10	2,20	5,88
Metro Tag Mittel (126 km/h)	8,50	1,226	7,274	0,03	1,12	2,24	5,97
Metro Tag Mittel (127 km/h)	8,61	1,226	7,384	0,03	1,14	2,27	6,06
Metro Tag Mittel (128 km/h)	8,73	1,226	7,504	0,03	1,15	2,31	6,15
Metro Tag Mittel (129 km/h)	8,85	1,226	7,624	0,03	1,17	2,34	6,25
Metro Tag Mittel (130 km/h)	8,96	1,226	7,734	0,03	1,19	2,38	6,34
Metro Tag Mittel (131 km/h)	9,08	1,226	7,854	0,03	1,21	2,41	6,43
Metro Tag Mittel (132 km/h)	9,19	1,226	7,964	0,03	1,22	2,45	6,53
Metro Tag Mittel (133 km/h)	9,31	1,226	8,084	0,03	1,24	2,48	6,62
Metro Tag Mittel (134 km/h)	9,43	1,226	8,204	0,03	1,26	2,52	6,71
Metro Tag Mittel (135 km/h)	9,54	1,226	8,314	0,03	1,28	2,55	6,80
Metro Tag Mittel (136 km/h)	9,66	1,226	8,434	0,03	1,29	2,59	6,90
Metro Tag Mittel (137 km/h)	9,77	1,226	8,544	0,03	1,31	2,62	6,99

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (138 km/h)	9,89	1,226	8,664	0,03	1,33	2,66	7,08
Metro Tag Mittel (139 km/h)	10,00	1,226	8,774	0,03	1,35	2,69	7,17
Metro Tag Mittel (140 km/h)	10,12	1,226	8,894	0,03	1,36	2,72	7,27
Metro Tag Mittel (141 km/h)	10,24	1,226	9,014	0,03	1,38	2,76	7,36
Metro Tag Mittel (142 km/h)	10,35	1,226	9,124	0,03	1,40	2,79	7,45
Metro Tag Mittel (143 km/h)	10,47	1,226	9,244	0,03	1,41	2,83	7,54
Metro Tag Mittel (144 km/h)	10,58	1,226	9,354	0,03	1,43	2,86	7,64
Metro Tag Mittel (145 km/h)	10,70	1,226	9,474	0,03	1,45	2,90	7,73
Metro Tag Mittel (146 km/h)	10,82	1,226	9,594	0,03	1,47	2,93	7,82
Metro Tag Mittel (147 km/h)	10,93	1,226	9,704	0,03	1,48	2,97	7,92
Metro Tag Mittel (148 km/h)	11,05	1,226	9,824	0,03	1,50	3,00	8,01
Metro Tag Mittel (149 km/h)	11,16	1,226	9,934	0,03	1,52	3,04	8,10
Metro Tag Mittel (150 km/h)	11,28	1,226	10,054	0,03	1,54	3,07	8,19
Metro Tag Mittel (151 km/h)	11,39	1,226	10,164	0,03	1,55	3,11	8,29
Metro Tag Mittel (152 km/h)	11,51	1,226	10,284	0,03	1,57	3,14	8,38
Metro Tag Mittel (153 km/h)	11,63	1,226	10,404	0,03	1,59	3,18	8,47
Metro Tag Mittel (154 km/h)	11,74	1,226	10,514	0,03	1,61	3,21	8,56
Metro Tag Mittel (155 km/h)	11,86	1,226	10,634	0,03	1,62	3,25	8,66
Metro Tag Mittel (156 km/h)	11,97	1,226	10,744	0,03	1,64	3,28	8,75
Metro Tag Mittel (157 km/h)	12,09	1,226	10,864	0,03	1,66	3,32	8,84
Metro Tag Mittel (158 km/h)	12,21	1,226	10,984	0,03	1,68	3,35	8,93
Metro Tag Mittel (159 km/h)	12,32	1,226	11,094	0,03	1,69	3,39	9,03
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	12,44	1,226	11,214	0,03	1,71	3,42	9,12

Segment SPFV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	7,49	1,226	6,264	0,03	0,97	1,93	5,16
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	7,60	1,226	6,374	0,03	0,98	1,97	5,25
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	7,72	1,226	6,494	0,03	1,00	2,00	5,35
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	7,83	1,226	6,604	0,03	1,02	2,04	5,44
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	7,95	1,226	6,724	0,03	1,04	2,07	5,53
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	8,07	1,226	6,844	0,03	1,05	2,11	5,62
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	8,18	1,226	6,954	0,03	1,07	2,14	5,72
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	8,30	1,226	7,074	0,03	1,09	2,18	5,81
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	8,41	1,226	7,184	0,03	1,11	2,21	5,90
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	8,53	1,226	7,304	0,03	1,12	2,25	5,99
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	8,65	1,226	7,424	0,03	1,14	2,28	6,09
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	8,76	1,226	7,534	0,03	1,16	2,32	6,18
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	8,88	1,226	7,654	0,03	1,18	2,35	6,27
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	8,99	1,226	7,764	0,03	1,19	2,39	6,36
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	9,11	1,226	7,884	0,03	1,21	2,42	6,46
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	9,22	1,226	7,994	0,03	1,23	2,46	6,55
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	9,34	1,226	8,114	0,03	1,25	2,49	6,64
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	9,46	1,226	8,234	0,03	1,26	2,53	6,74
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	9,57	1,226	8,344	0,03	1,28	2,56	6,83
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	9,69	1,226	8,464	0,03	1,30	2,60	6,92
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	9,80	1,226	8,574	0,03	1,31	2,63	7,01
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	9,92	1,226	8,694	0,03	1,33	2,66	7,11
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	10,04	1,226	8,814	0,03	1,35	2,70	7,20

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	10,15	1,226	8,924	0,03	1,37	2,73	7,29
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	10,27	1,226	9,044	0,03	1,38	2,77	7,38
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	10,38	1,226	9,154	0,03	1,40	2,80	7,48
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	10,50	1,226	9,274	0,03	1,42	2,84	7,57
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	10,61	1,226	9,384	0,03	1,44	2,87	7,66
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	10,73	1,226	9,504	0,03	1,45	2,91	7,75
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	10,85	1,226	9,624	0,03	1,47	2,94	7,85
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	10,96	1,226	9,734	0,03	1,49	2,98	7,94
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	11,08	1,226	9,854	0,03	1,51	3,01	8,03
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	11,19	1,226	9,964	0,03	1,52	3,05	8,13
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	11,31	1,226	10,084	0,03	1,54	3,08	8,22
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	11,43	1,226	10,204	0,03	1,56	3,12	8,31
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	11,54	1,226	10,314	0,03	1,58	3,15	8,40
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	11,66	1,226	10,434	0,03	1,59	3,19	8,50
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	11,77	1,226	10,544	0,03	1,61	3,22	8,59
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	11,89	1,226	10,664	0,03	1,63	3,26	8,68
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	12,00	1,226	10,774	0,03	1,65	3,29	8,77
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	12,12	1,226	10,894	0,03	1,66	3,32	8,87
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	12,24	1,226	11,014	0,03	1,68	3,36	8,96
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	12,35	1,226	11,124	0,03	1,70	3,39	9,05
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	12,47	1,226	11,244	0,03	1,71	3,43	9,14
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	12,58	1,226	11,354	0,03	1,73	3,46	9,24
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	12,70	1,226	11,474	0,03	1,75	3,50	9,33

<u>Segment SPFV</u>	<u>Entgelt</u>	<u>davon</u>		<u>Fahrplankosten</u>		<u>Stornierungsentgelt</u>	
		<u>uKZ</u>	<u>Vollkosten-</u> <u>aufschlag</u>	<u>5-30 Tage</u>		<u>24h-4 Tage</u>	<u>&lt; 24h</u>
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	12,82	1,226	11,594	0,03	1,77	3,53	9,42
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	12,93	1,226	11,704	0,03	1,78	3,57	9,52
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	13,05	1,226	11,824	0,03	1,80	3,60	9,61
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	13,16	1,226	11,934	0,03	1,82	3,64	9,70
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	13,28	1,226	12,054	0,03	1,84	3,67	9,79
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	13,39	1,226	12,164	0,03	1,85	3,71	9,89
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	13,51	1,226	12,284	0,03	1,87	3,74	9,98
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	13,63	1,226	12,404	0,03	1,89	3,78	10,07
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	13,74	1,226	12,514	0,03	1,91	3,81	10,16
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	13,86	1,226	12,634	0,03	1,92	3,85	10,26
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	13,97	1,226	12,744	0,03	1,94	3,88	10,35
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	14,09	1,226	12,864	0,03	1,96	3,92	10,44
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	14,21	1,226	12,984	0,03	1,98	3,95	10,53
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	14,32	1,226	13,094	0,03	1,99	3,99	10,63
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	14,44	1,226	13,214	0,03	2,01	4,02	10,72

**Anlage 4 – Deklaratorisch: Entgeltliste bei Preisbildung SPNV +1,8% p.a.**

Entgeltliste bei Preisbildung im SPNV ohne Kopplung an die erhöhten Regionalisierungsmittel

Segment SGV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentsgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard	3,05	1,484	1,566	0,04	0,28	0,55	1,48
Sehr Schwer	4,30	2,522	1,778	0,04	0,31	0,62	1,65
Gefahrgut	3,71	1,484	2,226	0,04	0,38	0,75	2,00
Gefahrgutgüternahmeverkehr	2,04	0,935	1,105	0,04	0,21	0,41	1,11
Güternahmeverkehr	1,82	0,935	0,885	0,04	0,17	0,35	0,93
Lokfahrt	1,82	0,709	1,111	0,04	0,20	0,40	1,08
Standard Z-Flex	2,95	1,484	1,466	0,04	0,26	0,52	1,40
Sehr Schwer Z-Flex	4,20	2,522	1,678	0,04	0,29	0,59	1,57
Gefahrgut Z-Flex	3,61	1,484	2,126	0,04	0,36	0,72	1,92
Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex	1,94	0,935	1,005	0,04	0,19	0,38	1,03
Güternahmeverkehr Z-Flex	1,72	0,935	0,785	0,04	0,16	0,32	0,85
Standard R-Flex	2,95	1,484	1,466	0,04	0,26	0,52	1,40
Sehr Schwer R-Flex	4,20	2,522	1,678	0,04	0,29	0,59	1,57
Gefahrgut R-Flex	3,61	1,484	2,126	0,04	0,36	0,72	1,92
Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex	1,94	0,935	1,005	0,04	0,19	0,38	1,03
Güternahmeverkehr R-Flex	1,72	0,935	0,785	0,04	0,16	0,32	0,85
Standard Express	5,05	1,484	3,566	0,04	0,58	1,15	3,08
Gefahrgut Express	5,71	1,484	4,226	0,04	0,68	1,35	3,60
Gefahrgutgüternahmeverkehr Express	4,04	0,935	3,105	0,04	0,51	1,01	2,71
Güternahmeverkehr Express	3,82	0,935	2,885	0,04	0,47	0,95	2,53

Segment SGV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Standard Schnell	3,55	1,484	2,066	0,04	0,35	0,70	1,88
Gefahrgut Schnell	4,21	1,484	2,726	0,04	0,45	0,90	2,40
Gefahrgutgüternahtverkehr Schnell	2,54	0,935	1,605	0,04	0,28	0,56	1,51
Güternahtverkehr Schnell	2,32	0,935	1,385	0,04	0,25	0,50	1,33
Standard Z-Flex Express	4,95	1,484	3,466	0,04	0,56	1,12	3,00
Gefahrgut Z-Flex Express	5,61	1,484	4,126	0,04	0,66	1,32	3,52
Gefahrgutgüternahtverkehr Z-Flex Express	3,94	0,935	3,005	0,04	0,49	0,98	2,63
Güternahtverkehr Z-Flex Express	3,72	0,935	2,785	0,04	0,46	0,92	2,45
Standard Z-Flex Schnell	3,45	1,484	1,966	0,04	0,34	0,67	1,80
Gefahrgut Z-Flex Schnell	4,11	1,484	2,626	0,04	0,44	0,87	2,32
Gefahrgutgüternahtverkehr Z-Flex Schnell	2,44	0,935	1,505	0,04	0,27	0,53	1,43
Güternahtverkehr Z-Flex Schnell	2,22	0,935	1,285	0,04	0,23	0,47	1,25
Standard R-Flex Express	4,95	1,484	3,466	0,04	0,56	1,12	3,00
Gefahrgut R-Flex Express	5,61	1,484	4,126	0,04	0,66	1,32	3,52
Gefahrgutgüternahtverkehr R-Flex Express	3,94	0,935	3,005	0,04	0,49	0,98	2,63
Güternahtverkehr R-Flex Express	3,72	0,935	2,785	0,04	0,46	0,92	2,45
Standard R-Flex Schnell	3,45	1,484	1,966	0,04	0,34	0,67	1,80
Gefahrgut R-Flex Schnell	4,11	1,484	2,626	0,04	0,44	0,87	2,32
Gefahrgutgüternahtverkehr R-Flex Schnell	2,44	0,935	1,505	0,04	0,27	0,53	1,43
Güternahtverkehr R-Flex Schnell	2,22	0,935	1,285	0,04	0,23	0,47	1,25

Segment SPNV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
		[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Lastfahrt Baden-Württemberg	5,395	0,757	4,638	0,04	0,73	1,45	3,88
Lastfahrt Bayern	5,264	0,757	4,507	0,04	0,71	1,41	3,77
Lastfahrt Berlin	5,711	0,757	4,954	0,04	0,77	1,55	4,13
Lastfahrt Brandenburg	5,836	0,757	5,079	0,04	0,79	1,59	4,23
Lastfahrt Bremen	5,743	0,757	4,986	0,04	0,78	1,56	4,15
Lastfahrt Hamburg	5,039	0,757	4,282	0,04	0,67	1,35	3,59
Lastfahrt Hessen	5,151	0,757	4,394	0,04	0,69	1,38	3,68
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	5,696	0,757	4,939	0,04	0,77	1,54	4,12
Lastfahrt Niedersachsen	5,472	0,757	4,715	0,04	0,74	1,48	3,94
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,249	0,757	4,492	0,04	0,70	1,41	3,76
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	5,441	0,757	4,684	0,04	0,73	1,47	3,91
Lastfahrt Saarland	5,568	0,757	4,811	0,04	0,75	1,51	4,01
Lastfahrt Sachsen	5,503	0,757	4,746	0,04	0,74	1,49	3,96
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	5,460	0,757	4,703	0,04	0,74	1,47	3,93
Lastfahrt Schleswig-Holstein	5,566	0,757	4,809	0,04	0,75	1,50	4,01
Lastfahrt Thüringen	5,513	0,757	4,756	0,04	0,74	1,49	3,97

Segment SPNV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
				[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,121	0,709	2,412	0,04	0,40	0,79	2,12
Leerfahrt Bayern	3,120	0,709	2,411	0,04	0,40	0,79	2,12
Leerfahrt Berlin	3,221	0,709	2,512	0,04	0,41	0,82	2,20
Leerfahrt Brandenburg	3,396	0,709	2,687	0,04	0,44	0,88	2,34
Leerfahrt Bremen	3,348	0,709	2,639	0,04	0,43	0,86	2,30
Leerfahrt Hamburg	3,083	0,709	2,374	0,04	0,39	0,78	2,09
Leerfahrt Hessen	3,158	0,709	2,449	0,04	0,40	0,81	2,15
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,263	0,709	2,554	0,04	0,42	0,84	2,23
Leerfahrt Niedersachsen	3,403	0,709	2,694	0,04	0,44	0,88	2,35
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,128	0,709	2,419	0,04	0,40	0,80	2,13
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,101	0,709	2,392	0,04	0,39	0,79	2,10
Leerfahrt Saarland	2,647	0,709	1,938	0,04	0,33	0,65	1,74
Leerfahrt Sachsen	3,146	0,709	2,437	0,04	0,40	0,80	2,14
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,206	0,709	2,497	0,04	0,41	0,82	2,19
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,169	0,709	2,460	0,04	0,40	0,81	2,16
Leerfahrt Thüringen	3,211	0,709	2,502	0,04	0,41	0,82	2,19

Segment SPFV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten [EUR/Trkm]	Stornierungsentgelt		
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]		5-30 Tage		< 24h
					[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Basic	4,88	1,226	3,654	0,03	0,58	1,15	3,08
Basic Express	6,88	1,226	5,654	0,03	0,88	1,75	4,68
Nacht	2,68	1,226	1,454	0,03	0,25	0,49	1,31
Nacht Express	4,68	1,226	3,454	0,03	0,55	1,09	2,91
Charter	2,71	0,757	1,953	0,04	0,32	0,65	1,73
Punkt-zu-Punkt	3,37	1,226	2,144	0,03	0,35	0,70	1,87
Lokfahrt	2,71	0,709	2,001	0,03	0,34	0,67	1,79
Leer-/Lokfahrt Express	4,71	0,709	4,001	0,03	0,64	1,27	3,39
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	5,49	1,226	4,264	0,03	0,67	1,33	3,56
Metro Tag Mittel (101 km/h)	5,60	1,226	4,374	0,03	0,68	1,37	3,65
Metro Tag Mittel (102 km/h)	5,72	1,226	4,494	0,03	0,70	1,40	3,75
Metro Tag Mittel (103 km/h)	5,83	1,226	4,604	0,03	0,72	1,44	3,84
Metro Tag Mittel (104 km/h)	5,95	1,226	4,724	0,03	0,74	1,47	3,93
Metro Tag Mittel (105 km/h)	6,07	1,226	4,844	0,03	0,75	1,51	4,02
Metro Tag Mittel (106 km/h)	6,18	1,226	4,954	0,03	0,77	1,54	4,12
Metro Tag Mittel (107 km/h)	6,30	1,226	5,074	0,03	0,79	1,58	4,21
Metro Tag Mittel (108 km/h)	6,41	1,226	5,184	0,03	0,81	1,61	4,30
Metro Tag Mittel (109 km/h)	6,53	1,226	5,304	0,03	0,82	1,65	4,39
Metro Tag Mittel (110 km/h)	6,65	1,226	5,424	0,03	0,84	1,68	4,49
Metro Tag Mittel (111 km/h)	6,76	1,226	5,534	0,03	0,86	1,72	4,58
Metro Tag Mittel (112 km/h)	6,88	1,226	5,654	0,03	0,88	1,75	4,67
Metro Tag Mittel (113 km/h)	6,99	1,226	5,764	0,03	0,89	1,79	4,76
Metro Tag Mittel (114 km/h)	7,11	1,226	5,884	0,03	0,91	1,82	4,86

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (115 km/h)	7,22	1,226	5,994	0,03	0,93	1,86	4,95
Metro Tag Mittel (116 km/h)	7,34	1,226	6,114	0,03	0,95	1,89	5,04
Metro Tag Mittel (117 km/h)	7,46	1,226	6,234	0,03	0,96	1,93	5,14
Metro Tag Mittel (118 km/h)	7,57	1,226	6,344	0,03	0,98	1,96	5,23
Metro Tag Mittel (119 km/h)	7,69	1,226	6,464	0,03	1,00	2,00	5,32
Metro Tag Mittel (120 km/h)	7,80	1,226	6,574	0,03	1,01	2,03	5,41
Metro Tag Mittel (121 km/h)	7,92	1,226	6,694	0,03	1,03	2,06	5,51
Metro Tag Mittel (122 km/h)	8,04	1,226	6,814	0,03	1,05	2,10	5,60
Metro Tag Mittel (123 km/h)	8,15	1,226	6,924	0,03	1,07	2,13	5,69
Metro Tag Mittel (124 km/h)	8,27	1,226	7,044	0,03	1,08	2,17	5,78
Metro Tag Mittel (125 km/h)	8,38	1,226	7,154	0,03	1,10	2,20	5,88
Metro Tag Mittel (126 km/h)	8,50	1,226	7,274	0,03	1,12	2,24	5,97
Metro Tag Mittel (127 km/h)	8,61	1,226	7,384	0,03	1,14	2,27	6,06
Metro Tag Mittel (128 km/h)	8,73	1,226	7,504	0,03	1,15	2,31	6,15
Metro Tag Mittel (129 km/h)	8,85	1,226	7,624	0,03	1,17	2,34	6,25
Metro Tag Mittel (130 km/h)	8,96	1,226	7,734	0,03	1,19	2,38	6,34
Metro Tag Mittel (131 km/h)	9,08	1,226	7,854	0,03	1,21	2,41	6,43
Metro Tag Mittel (132 km/h)	9,19	1,226	7,964	0,03	1,22	2,45	6,53
Metro Tag Mittel (133 km/h)	9,31	1,226	8,084	0,03	1,24	2,48	6,62
Metro Tag Mittel (134 km/h)	9,43	1,226	8,204	0,03	1,26	2,52	6,71
Metro Tag Mittel (135 km/h)	9,54	1,226	8,314	0,03	1,28	2,55	6,80
Metro Tag Mittel (136 km/h)	9,66	1,226	8,434	0,03	1,29	2,59	6,90
Metro Tag Mittel (137 km/h)	9,77	1,226	8,544	0,03	1,31	2,62	6,99

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel (138 km/h)	9,89	1,226	8,664	0,03	1,33	2,66	7,08
Metro Tag Mittel (139 km/h)	10,00	1,226	8,774	0,03	1,35	2,69	7,17
Metro Tag Mittel (140 km/h)	10,12	1,226	8,894	0,03	1,36	2,72	7,27
Metro Tag Mittel (141 km/h)	10,24	1,226	9,014	0,03	1,38	2,76	7,36
Metro Tag Mittel (142 km/h)	10,35	1,226	9,124	0,03	1,40	2,79	7,45
Metro Tag Mittel (143 km/h)	10,47	1,226	9,244	0,03	1,41	2,83	7,54
Metro Tag Mittel (144 km/h)	10,58	1,226	9,354	0,03	1,43	2,86	7,64
Metro Tag Mittel (145 km/h)	10,70	1,226	9,474	0,03	1,45	2,90	7,73
Metro Tag Mittel (146 km/h)	10,82	1,226	9,594	0,03	1,47	2,93	7,82
Metro Tag Mittel (147 km/h)	10,93	1,226	9,704	0,03	1,48	2,97	7,92
Metro Tag Mittel (148 km/h)	11,05	1,226	9,824	0,03	1,50	3,00	8,01
Metro Tag Mittel (149 km/h)	11,16	1,226	9,934	0,03	1,52	3,04	8,10
Metro Tag Mittel (150 km/h)	11,28	1,226	10,054	0,03	1,54	3,07	8,19
Metro Tag Mittel (151 km/h)	11,39	1,226	10,164	0,03	1,55	3,11	8,29
Metro Tag Mittel (152 km/h)	11,51	1,226	10,284	0,03	1,57	3,14	8,38
Metro Tag Mittel (153 km/h)	11,63	1,226	10,404	0,03	1,59	3,18	8,47
Metro Tag Mittel (154 km/h)	11,74	1,226	10,514	0,03	1,61	3,21	8,56
Metro Tag Mittel (155 km/h)	11,86	1,226	10,634	0,03	1,62	3,25	8,66
Metro Tag Mittel (156 km/h)	11,97	1,226	10,744	0,03	1,64	3,28	8,75
Metro Tag Mittel (157 km/h)	12,09	1,226	10,864	0,03	1,66	3,32	8,84
Metro Tag Mittel (158 km/h)	12,21	1,226	10,984	0,03	1,68	3,35	8,93
Metro Tag Mittel (159 km/h)	12,32	1,226	11,094	0,03	1,69	3,39	9,03
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	12,44	1,226	11,214	0,03	1,71	3,42	9,12

Segment SPFV	Entgelt [EUR/Trkm]	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ [EUR/Trkm]	Vollkosten- aufschlag [EUR/Trkm]	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
				[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Min Express (bis 100 km/h)	7,49	1,226	6,264	0,03	0,97	1,93	5,16
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	7,60	1,226	6,374	0,03	0,98	1,97	5,25
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	7,72	1,226	6,494	0,03	1,00	2,00	5,35
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	7,83	1,226	6,604	0,03	1,02	2,04	5,44
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	7,95	1,226	6,724	0,03	1,04	2,07	5,53
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	8,07	1,226	6,844	0,03	1,05	2,11	5,62
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	8,18	1,226	6,954	0,03	1,07	2,14	5,72
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	8,30	1,226	7,074	0,03	1,09	2,18	5,81
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	8,41	1,226	7,184	0,03	1,11	2,21	5,90
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	8,53	1,226	7,304	0,03	1,12	2,25	5,99
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	8,65	1,226	7,424	0,03	1,14	2,28	6,09
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	8,76	1,226	7,534	0,03	1,16	2,32	6,18
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	8,88	1,226	7,654	0,03	1,18	2,35	6,27
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	8,99	1,226	7,764	0,03	1,19	2,39	6,36
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	9,11	1,226	7,884	0,03	1,21	2,42	6,46
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	9,22	1,226	7,994	0,03	1,23	2,46	6,55
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	9,34	1,226	8,114	0,03	1,25	2,49	6,64
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	9,46	1,226	8,234	0,03	1,26	2,53	6,74
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	9,57	1,226	8,344	0,03	1,28	2,56	6,83
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	9,69	1,226	8,464	0,03	1,30	2,60	6,92
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	9,80	1,226	8,574	0,03	1,31	2,63	7,01
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	9,92	1,226	8,694	0,03	1,33	2,66	7,11
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	10,04	1,226	8,814	0,03	1,35	2,70	7,20

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	10,15	1,226	8,924	0,03	1,37	2,73	7,29
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	10,27	1,226	9,044	0,03	1,38	2,77	7,38
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	10,38	1,226	9,154	0,03	1,40	2,80	7,48
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	10,50	1,226	9,274	0,03	1,42	2,84	7,57
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	10,61	1,226	9,384	0,03	1,44	2,87	7,66
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	10,73	1,226	9,504	0,03	1,45	2,91	7,75
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	10,85	1,226	9,624	0,03	1,47	2,94	7,85
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	10,96	1,226	9,734	0,03	1,49	2,98	7,94
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	11,08	1,226	9,854	0,03	1,51	3,01	8,03
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	11,19	1,226	9,964	0,03	1,52	3,05	8,13
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	11,31	1,226	10,084	0,03	1,54	3,08	8,22
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	11,43	1,226	10,204	0,03	1,56	3,12	8,31
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	11,54	1,226	10,314	0,03	1,58	3,15	8,40
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	11,66	1,226	10,434	0,03	1,59	3,19	8,50
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	11,77	1,226	10,544	0,03	1,61	3,22	8,59
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	11,89	1,226	10,664	0,03	1,63	3,26	8,68
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	12,00	1,226	10,774	0,03	1,65	3,29	8,77
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	12,12	1,226	10,894	0,03	1,66	3,32	8,87
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	12,24	1,226	11,014	0,03	1,68	3,36	8,96
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	12,35	1,226	11,124	0,03	1,70	3,39	9,05
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	12,47	1,226	11,244	0,03	1,71	3,43	9,14
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	12,58	1,226	11,354	0,03	1,73	3,46	9,24
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	12,70	1,226	11,474	0,03	1,75	3,50	9,33

Segment SPFV	Entgelt	davon		Fahrplankosten		Stornierungsentgelt	
		uKZ	Vollkosten- aufschlag	5-30 Tage		24h-4 Tage	< 24h
	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]	[EUR/Trkm]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	12,82	1,226	11,594	0,03	1,77	3,53	9,42
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	12,93	1,226	11,704	0,03	1,78	3,57	9,52
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	13,05	1,226	11,824	0,03	1,80	3,60	9,61
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	13,16	1,226	11,934	0,03	1,82	3,64	9,70
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	13,28	1,226	12,054	0,03	1,84	3,67	9,79
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	13,39	1,226	12,164	0,03	1,85	3,71	9,89
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	13,51	1,226	12,284	0,03	1,87	3,74	9,98
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	13,63	1,226	12,404	0,03	1,89	3,78	10,07
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	13,74	1,226	12,514	0,03	1,91	3,81	10,16
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	13,86	1,226	12,634	0,03	1,92	3,85	10,26
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	13,97	1,226	12,744	0,03	1,94	3,88	10,35
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	14,09	1,226	12,864	0,03	1,96	3,92	10,44
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	14,21	1,226	12,984	0,03	1,98	3,95	10,53
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	14,32	1,226	13,094	0,03	1,99	3,99	10,63
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	14,44	1,226	13,214	0,03	2,01	4,02	10,72