



## Beschlusskammer 10

BK10-18-0202\_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 02.10.2018, geändert durch Schreiben vom 15.10.2018, 02.11.2018, 07.11.2018,  
15.11.2018, 05.12.2018 und 12.12.2018, zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrund-  
sätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes der Betreiber der Schienenwege mit  
Wirkung ab dem 15.12.2019 (TPS 2020),

Hinzugezogene:

1. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), [REDACTED]  
[REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
2. Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV e.V.),  
[REDACTED] vertreten durch den Vorstand,
3. boxXpress.de GmbH, [REDACTED] er-  
treten durch die Geschäftsführung,
4. Captrain Deutschland CargoWest GmbH, [REDACTED] vertre-  
ten durch die Geschäftsführung,
5. DB Cargo AG, [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,
6. DB Fernverkehr AG, [REDACTED] vertreten durch den Vor-  
stand,
7. DB Regio AG, [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,

8. FlixTrain GmbH, [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
9. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, [REDACTED]
10. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
11. KombiRail Europe B.V., [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,
12. mofair e.V., [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,
13. ÖBB-Personenverkehr AG, [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,
14. RDC Deutschland GmbH, [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
15. S-Bahn Berlin GmbH, [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
16. Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG), [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
17. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), [REDACTED] vertreten durch den Vorstandsvorsteher,
18. Transdev GmbH, [REDACTED] vertreten durch die Geschäftsführung,
19. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), [REDACTED] vertreten durch den Vorstand,

– Verfahrensbevollmächtigte:

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

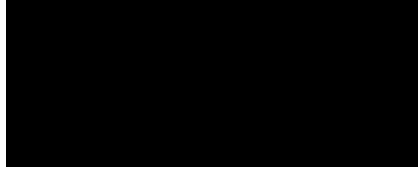
der Hinzugezogenen zu 4 und 10:

[REDACTED]

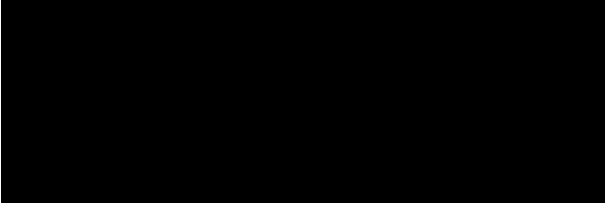
der Hinzugezogenen zu 5, 6, 7 und 15:

[REDACTED]

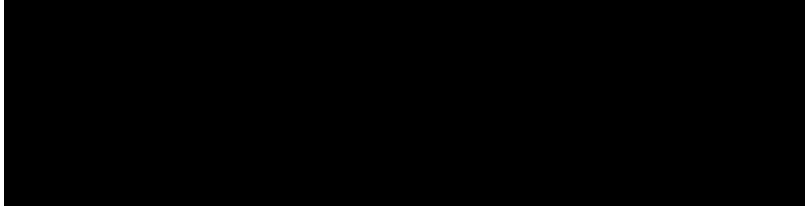
der Hinzugezogenen zu 8 und 14:



der Hinzugezogenen zu 9:



der Hinzugezogenen zu 11:



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

durch

den Vorsitzenden Prof. Dr. Karsten Otte,  
den Beisitzer Dr. Ulrich Geers und  
den Beisitzer Roland Naas

auf die mündliche Verhandlung vom 12.11.2018

am 13.02.2019

beschlossen:

1. Die aus der Anlage 1 zu diesem Beschluss ersichtlichen Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen werden für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 genehmigt.
2. Die von den Antragstellerinnen gemäß Anlage 1 zum Genehmigungsantrag beantragten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € im SGV.

[...]

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

**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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € im SGV“ (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag).

**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 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € im SGV. [...]

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

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

In diesem Zusammenhang werden zudem die entsprechenden Verweise in Ziffern „4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren“ und „4.2.1.11 Höchstpreisverfahren“ gestrichen:

**SNB Ziffer 4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren**

[...]

~~Für Trassen, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im Sinne von Ziffer 6.4.8.4 der SNB möglich. Ziffern 6.4.8.1, 6.4.8.2 und 6.4.8.3 sind für diesen Fall ausgeschlossen.~~

**SNB Ziffer 4.2.1.11 Höchstpreisverfahren**

[...]

~~Für Trassen, die im Höchstpreisverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung oder Änderung im Sinne von Ziffer 6.4.8.4 der SNB möglich.~~

3. Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.
4. Die Antragstellerinnen tragen die Kosten des Verfahrens. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	9
I. Sachverhalt.....	14
II. Gründe.....	19
II. 1 Zuständigkeit und Verfahren.....	19
II. 2 Genehmigungspflichtigkeit.....	22
II. 3 Genehmigungsfähigkeit.....	23
II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens.....	25
II. 3.2 Segmente und Entgeltbildung im SPNV.....	28
II. 3.2.1 Segmente im SPNV.....	29
II. 3.2.2 Entgeltbildung Lasttrassen im SPNV.....	30
II. 3.2.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV.....	33
II. 3.3 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV.....	34
II. 3.3.1 Marktsegmente im SPFV.....	34
II. 3.3.1.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente.....	35
II. 3.3.1.2 SPFV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.....	36
II. 3.3.1.3 Segment Nacht.....	40
II. 3.3.1.4 Segment Punk-zu-Punkt.....	44
II. 3.3.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV.....	52
II. 3.3.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV.....	56
II. 3.3.3.1 Vollkostenaufschlag Segment Charter / Nostalgie.....	56
II. 3.3.3.2 Vollkostenaufschlag Segment Punk-zu-Punkt.....	63
II. 3.3.3.3 Vollkostenaufschlag Segment Nacht.....	72
II. 3.3.3.4 Vollkostenaufschlag Segment Lok-/Leerfahrten.....	74
II. 3.3.3.5 Kostendeckung der Marktsegmente des SPFV.....	75
II. 3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV.....	77
II. 3.4.1 Marktsegmente im SGV.....	77
II. 3.4.1.1 Übersicht der Segmentierungskriterien und Marktsegmente.....	78
II. 3.4.1.2 Gefahrgutzüge.....	79
II. 3.4.1.3 Standardzug.....	82
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.....	89
II. 3.4.3.2 Kostendeckung der Marktsegmente des SGV.....	95
II. 3.5 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte.....	95

II. 3.5.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge.....	96
II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge.....	98
II. 3.5.3 Förderung SGV.....	100
II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten .....	100
II. 3.6.1 Verspätete Züge und 20-Stunden-Regelung .....	100
II. 3.6.1.1 Beabsichtigte Regelung.....	101
II. 3.6.1.2 Rechtliche Anforderungen .....	102
II. 3.6.1.3 Bewertung .....	104
II. 3.6.2 Entgelte für die Angebotserstellung.....	106
II. 3.6.2.1 Beabsichtigte Regelung.....	106
II. 3.6.2.2 Rechtliche Anforderung .....	107
II. 3.6.2.3 Bewertung .....	108
II. 3.6.3 Änderungsentgelte .....	110
II. 3.6.3.1 Beabsichtigte Regelung.....	111
II. 3.6.3.2 Rechtliche Anforderungen .....	112
II. 3.6.3.3 Bewertung .....	112
II. 3.6.4 Stornierungsentgelte .....	114
II. 3.6.4.1 Beabsichtigte Regelung.....	114
II. 3.6.4.2 Rechtliche Anforderungen .....	115
II. 3.6.4.3 Bewertung .....	117
II. 3.6.5 Stornierung nach Streitbeilegung und Höchstpreis.....	120
II. 3.6.5.1 Beabsichtigte Regelung.....	121
II. 3.6.5.2 Rechtliche Anforderungen .....	122
II. 3.6.5.3 Bewertung .....	123
II. 3.6.6 LA-TPS nach § 35 Abs. 2 ERegG .....	124
II. 3.6.6.1 Beabsichtigte Regelung.....	124
II. 3.6.6.2 Rechtliche Anforderungen .....	125
II. 3.6.6.3 Bewertung .....	125
II. 3.6.7 Leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG.....	126
II. 3.7 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten.....	127
II. 3.8 Kostendeckungspflicht und Kostenübertragung.....	130
II. 3.8.1 Ausnahme von der Kostendeckungspflicht.....	131
II. 3.8.2 Kostenübertragung auf die folgende Obergrenze der Gesamtkosten .....	133
II. 3.9 Darlegung der Entgeltgrundsätze .....	135
II. 4 Kosten .....	136
Rechtsbehelfsbelehrung.....	137
Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste .....	138
Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer .....	149

Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag.....150

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag .....	16
Tabelle 2 – Übersicht Tenorziffern und Abhandlung im Beschluss .....	24
Tabelle 3 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SPNV [€/Trkm].....	28
Tabelle 4 – Abweichungen Preisbildung Lastfahrten SPNV TPS 2020 vs. TPS 2019.....	31
Tabelle 5 – Beantragte und genehmigte Preise im SPFV [€/Trkm] .....	34
Tabelle 6 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SPFV [€/Trkm].....	53
Tabelle 7 – UKZ im SPFV TPS 2019 zu Antrag TPS 2020 [€/Trkm] .....	54
Tabelle 8 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm] .....	56
Tabelle 9 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt.....	68
Tabelle 10 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm].....	77
Tabelle 11 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SGV [€/Trkm].....	83
Tabelle 12 – UKZ im SGV TPS 2019 zu Antrag TPS 2020 [€/Trkm].....	84
Tabelle 13 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm] .....	84
Tabelle 14 – Modellsegmente Studie BVU (2016) .....	88
Tabelle 15 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018 ....	88
Tabelle 16 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard .....	89
Tabelle 17 – Zuordnung Gutarten zu Segmenten.....	91
Tabelle 18 – Übersicht Tabellen aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030.....	92
Tabelle 19 – Zuordnung Transportleistung Segment Standard [Mrd. tkm].....	94
Tabelle 20 – Relative Preisauflschläge und umgekehrte Preiselastizitäten.....	98
Tabelle 21 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2019 zu 2020.....	99
Tabelle 22 – Grundlage Kappungsgrenze Angebotserstellung .....	109
Tabelle 23 – Beabsichtigte Regelung Änderungsentgelte nach Änderungszeitpunkt.....	111
Tabelle 24 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungsentgelte.....	113
Tabelle 25 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt....	115
Tabelle 26 – Grundlage Kappungsgrenze Stornierung .....	119
Tabelle 27 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin.....	128
Tabelle 28 – Aufgliederung der weiteren Entgeltkomponenten.....	128
Tabelle 29 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer .....	130

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung .....14  
Abbildung 2 – Schwerpunkte der Anhörungsschreiben im Verfahrensverlauf .....17  
Abbildung 3 – Mastermodell TPS 2020 mit Adjustierungen der Beschlusskammer .....149  
Abbildung 4 – Mastermodell TPS 2020 im Genehmigungsantrag .....150

## I. Sachverhalt

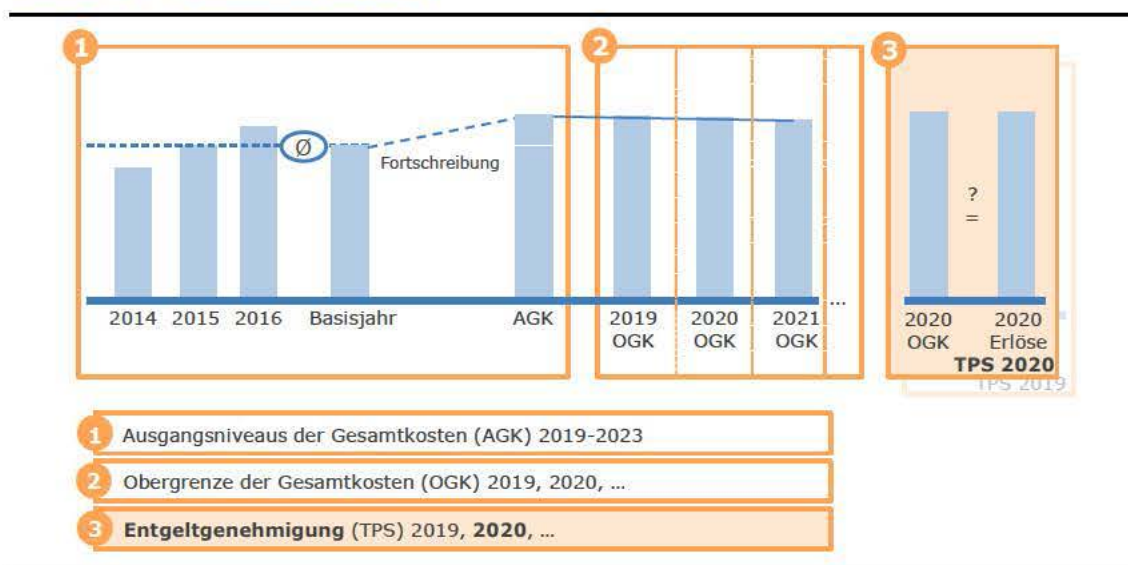
Die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (im Folgenden „die Antragstellerinnen“) gehören beide zum Konzern der Deutsche Bahn AG. Sie betreiben die beiden mit Abstand größten Schienennetze in der Bundesrepublik Deutschland.

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 rechtskräftig.

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 2020 für die DB Netz AG wurde mit Beschluss der Beschlusskammer vom 13.08.2018 auf 5.240 Mio. EUR festgelegt (BK10-18-0004\_E). Die Entscheidung ist rechtskräftig.

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 02.10.2018, am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, selbiges geändert durch zwei Schreiben vom 15.10.2018 sowie durch Schreiben vom 02.11.2018, 07.11.2018, 15.11.2018, 05.12.2018 und 12.12.2018, beantragen die Antragstellerinnen sinngemäß,

die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte unter Berücksichtigung der in den Schreiben vom 15.10.2018, 02.11.2018, 07.11.2018, 15.11.2018, 05.12.2018 und 12.12.2018 geändert beantragten Regelungen zur lärmabhängigen Entgeltkomponente (SNB Ziffer 6.3.2.3), zur Berechnung der Kostenunterdeckung gemäß § 45 Abs. 1 ERegG, zu Änderungen (SNB Ziffer 6.4.8.1), zum Gefahrgut (SNB Ziffer 6.2.1.4.2) und zur Richtlinie 420.9001 zu genehmigen sowie eine Kostenunterdeckung in Höhe von 66 Mio. EUR zuzulassen.

Die Antragsunterlagen umfassen neben dem eigentlichen Antragsschreiben insgesamt zehn Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Zu diesen Anlagen zählen neben den beabsichtigten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) in mehreren Versionen sowie deren Anlagen 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 2017 bei, ebenso ein im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellter Tabellenband zur Mobilität in Deutschland sowie jeweils ein Gutachten zu Tragfähigkeiten im Personen- und Güterverkehr.

Hinsichtlich der Validierung ausgewählter Komponenten des TPS 2019 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). Abschließend reichen die Antragstellerinnen eine Liste von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughaltern ein.

**Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag**

<b>Anlagen</b>	<b>Beschreibung</b>
Entwurf SNB 2020 nebst geänderten Anlagen	Anlage 1
Änderungen bzw. Neufassung des netzzugangsrelevanten und betrieblichen Regelwerks	Anlage 2
Darstellung SNB 2020 zur Stellungnahme / Änderungssynopse	Anlage 3
Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 4
Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten	Anlage 5
Begründung der Marktsegmentierung	Anlage 6a
Fachkonzept unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (uKZ)	Anlage 6b
Übersicht uKZ 2015-2017	Anlage 6b, Anhang 1
eDOK uKZ 2015	Anlage 6b, Anhang 2
eDOK uKZ 2016	Anlage 6b, Anhang 3
eDOK uKZ 2017	Anlage 6b, Anhang 4
Regressionsdaten uKZ 2015	Anlage 6b, Anhang 5
Regressionsdaten uKZ 2016	Anlage 6b, Anhang 6
Regressionsdaten uKZ 2017	Anlage 6b, Anhang 7
Beschreibung Vollkostenaufschläge	Anlage 6c
Geschäftsbericht DB Fernverkehr 2017	Anlage 6c, Anhang 1
Studie MiD 2008, Tabellenband	Anlage 6c, Anhang 2
Gutachten TNS, Tragfähigkeiten SPV_TNS	Anlage 6c, Anhang 3
Gutachten BVU, Tragfähigkeiten SGV_BVU	Anlage 6c, Anhang 4
Studie SRP PuM Abschlussbericht DB Netz	Anlage 6c, Anhang 5
Stellungnahme TTS	Anlage 6c, Anhang 6
Mastermodell_TPS2020	Anlage 6c, Anhang 7
Herleitung Entgelthöhen SPNV	Anlage 7
Erläuterung der Schwärzungen	Anlage 8
Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter in Deutschland	Anlage A

Mit Schreiben vom 09.10.2018 hat die Beschlusskammer den Eingang des Entgeltgenehmigungsantrags bestätigt.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltmaßnahmen sind am 05.10.2018 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur ([www.bnetza.de](http://www.bnetza.de)) veröffentlicht worden. Hierbei ist eine Frist bis zum 18.10.2018 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 18.10.2018 festgesetzt worden. Innerhalb der genannten Frist sind 19 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden.

Die Antragstellerinnen haben ihren Antrag mit Schreiben vom 15.10.2018 bezüglich der SNB Ziffer 6.3.2.3 (Lärmabhängige Entgeltkomponente) modifiziert und mit einem weiteren Schreiben gleichen Datums eine um rund 66 Mio. EUR erhöhte Kostenunterdeckung aufgezeigt.

Mit Schreiben vom 02.11.2018 sind in Bezug auf die Richtlinie 420.9001 diverse Änderungen vorgenommen worden.

Zu Ergänzungen in der SNB Ziffer 6.4.8.1 („Änderungen“) ist es mittels Schreiben vom 07.11.2018 bezüglich der Nicht-Erhebung eines Änderungsentgelts bei Trassenverschiebungen innerhalb bestimmter Zeitfenster gekommen.

Darüber hinaus ist in Bezug auf die SNB Ziffer 6.3.2.3 (Lärmabhängige Entgeltkomponente) im Schreiben vom 15.11.2018 eine weitere Ergänzung betreffend Malus-Zahlungen erfolgt.



Auch im Schreiben vom 05.12.2018 ist es zu Antragsmodifikationen gekommen. Die SNB Ziffer 6.4.8.1 (Änderungen) ist hinsichtlich der zur Ermittlung des Änderungsentgelts betroffenen Trassenkilometer geändert und die SNB Ziffer 6.2.1.4.2 (Gefahrgut) umformuliert worden.

Des Weiteren ist der Genehmigungsantrag mit Schreiben vom 12.12.2018 mit Bezug auf Änderungen der Richtlinie 420.9001A02 (Anlage 6.5.1 der SNB 2020) angepasst worden.

Im Rahmen des Verfahrensverlaufs hat die Beschlusskammer elf Auskunftersuchen 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	8	9	10	11
SPNV	●			●						●	●
SPFV		●		●	●		●	●		●	●
SGV		●	●	●							
Segmentabgrenzungen		●	●	●						●	●
Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes			●	●							
Vollkostenaufschläge / Preisbildung	●	●	●	●			●	●		●	●
Weitere Entgeltkomponenten	●		●		●	●	●	●	●		
Referenzerlösobergrenze / Übergreifendes	●	●			●		●		●		
Richtlinientext, Anlagen				●		●		●			

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

Die Hinzugezogenen zu 8, 12, 13, 14 und 16 kritisieren die Bepreisung der Marktsegmente „Punkt-zu-Punkt“, „Charter/Nostalgie“ und „Lok-/Leerfahrt“. Sie führen aus, das dafür beantragte Entgelt sei überhöht. Die Herleitung der Entgeltberechnung in diesen Marktsegmenten basiere auf der Verwendung unzutreffender Eingangsgrößen. Auch sei die Marktsegmentabgrenzung „Punkt-zu-Punkt“ fehlerhaft und intransparent. Zudem beanstanden sie die mangelhafte Prüfung der Antragstellerinnen im Hinblick auf die absolute Markttragfähigkeit.

Unstimmigkeiten ergeben sich für die Hinzugezogenen zu 8, 13 und 14 auch bei der Einordnung von Zügen, die ihrer Meinung nach durchgehend im Rahmen des Segments „Nacht“ abgerechnet werden müssten, jedoch nach dem beantragten TPS 2020 dem Segment „Punkt-zu-Punkt“ zugerechnet würden. Wenn Nachtzüge ganz überwiegend aus Schlaf- und Liegewagen bestünden, sprächen sie auch bei Übergang in den Tag hauptsächlich den Endkundenmarkt der Nachtreisenden an. Die seitens der Antragstellerinnen angenommenen Werte der Markttragfähigkeit für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ könnten von Nachtreisezügen nicht erreicht werden.

Die Hinzugezogenen zu 1, 2, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17 und 18 sprechen sich gegen die Höhe und die Gestaltung der Bepreisung bei Trassenstornierungen bzw. Trassenänderungen aus. Sie halten hinsichtlich der Stornierungsentgelte eine Deckelung für erforderlich. Gründe

für eine Verteuerung seien nicht ersichtlich, insbesondere entstehe in der Regel kein höherer Arbeitsaufwand.

Daneben bemängeln die Hinzugezogenen zu 1, 2 und 17 die Höhe der Fahrplankosten des SGV und SPNV, die über denen des SPFV lägen. Sie gehen insoweit von einer Bevorzugung des SPFV aus und halten diese für unzulässig.

Hinsichtlich der sog. Elastizitäten bezweifelt die Hinzugezogene zu 13, dass die Weitergabe von höheren Trassenpreisen an die Endkunden aufgrund des verschärften Wettbewerbs noch in dem Ausmaß möglich ist, wie in den Erläuterungen zum Trassenpreissystem 2020 dargestellt.

Die Hinzugezogene zu 12 weist auf die Notwendigkeit eines Anreizsystems hin. Die Hinzugezogene zu 18 erachtet das TPS 2020 ohne Anreizsystem für nicht genehmigungsfähig.

Die Hinzugezogene zu 19 kritisiert, dass die durch § 37 Abs. 2 ERegG festgelegte Dynamisierung durch die Antragstellerinnen nicht eingehalten worden sei.

Den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen ist in der am 12.11.2018 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 8 und 14 vom 09.11.2018. Diesbezüglich haben die Antragstellerinnen Akteneinsicht in die ungeschwärzte Fassung des Schreibens beantragt. Mit Zustimmung der Hinzugezogenen haben die Antragstellerinnen am 05.02.2019 weitgehend ungeschwärzte Unterlagen erhalten. Mit Blick auf eine Angabe der Hinzugezogenen zum Yield im Busverkehr (ein Satz auf Seite 2 des Schreibens vom 09.11.2019) wurde die Akteneinsicht nicht gewährt.

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat ist in den Sitzungen vom 26.11.2018 und 28.01.2019 gemäß § 79 ERegG angehört worden. Der Beirat hat keine Stellungnahme abgegeben.

Der Regulierungsbehörde der Republik Österreich ist mit E-Mail vom 18.12.2018 und 31.01.2019 Gelegenheit zur Stellungnahme bezüglich der Einordnung von Verkehren gegeben worden, die von einer österreichischen Behörde bestellt werden und als Transitverkehre das Netz der Antragstellerinnen nutzen. Mit E-Mail vom 01.02.2019 hat die Regulierungsbehörde der Republik Österreich die Wertung der Beschlusskammer bestätigt.

Mit Schreiben vom 30.11.2018 hat die Beschlusskammer den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen unter Erläuterung der hierfür ausschlaggebenden Gründe mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist bis zum 28.02.2019 verlängert werde.

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

## II. Gründe

### 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 Satz 2 ERegG). Eine öffentliche mündliche Verhandlung hat am 12.11.2018 stattgefunden (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG). Die Abstimmungs-, Auskunfts- u. Informationspflichten nach § 77 Abs. 5 ERegG wurden eingehalten.

Die Bundesnetzagentur hat die beantragten Entgelte am 05.10.2018 gemäß § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 18.10.2018 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 19 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 Regulierungsbehörde 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) entschei-

den 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. 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 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 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.

Das gilt auch mit Blick auf die mit Schreiben vom 19.11.2018 beantragte Akteneinsicht der Antragstellerinnen in die ungeschwärzte Fassung des Schreibens der Hinzugezogenen zu 8 und 14 vom 09.11.2018. Soweit die Akteneinsicht nicht mit Übermittlung ungeschwärzter Unterlagen – zuletzt mit Mail vom 05.02.2019 – gewährt wurde, war sie abzulehnen. Die Antragstellerinnen beehrten insoweit Zugang zu Informationen, bezüglich derer die Hinzugezogenen geltend machten, dass es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handele. Materiell ist eine Aussage der Hinzugezogenen zum Yield im Busverkehr betroffen. Nach dem Kenntnisstand der Beschlusskammer handelt es sich um eine Information, die nicht öffentlich bekannt ist. Da es sich um eine Angabe zum Busverkehr handelt, ist auch das pauschale Argument der Antragstellerinnen unbeachtlich, dass sie nicht im Wettbewerb mit den Hinzugezogenen stünden und deswegen kein schützenswertes Geheimhaltungsinteresse der Hinzugezogenen bestehe. Mit Blick auf den Busverkehr besteht vielmehr ein intermodales Wettbewerbsverhältnis. Hinzu kommt, dass die Angabe in der Begründung des Beschlusses und der entsprechenden Beratung keine Rolle gespielt hat. Das Interesse der Hinzugezogenen an der Geheimhaltung der Information überwiegt daher eindeutig das Interesse der Antragstellerinnen an einer Offenbarung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses.

Von einer Beteiligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde sowie der Kartellbehörde i.S.d. § 9 Abs. 3 BEVVG wurde abgesehen, da die Entscheidung keine Bedeutung für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat.

Der Regulierungsbehörde der Republik Österreich wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (vgl. § 75 ERegG).

Gemäß § 79 S. 4 ERegG gibt es ferner ein Anhörungsrecht des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei „grundlegenden Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt“. Die Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates ist in den Sitzungen am 26.11.2018 und 28.01.2019 erfolgt. 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 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. Andererseits stellt die Regelung aber auch klar, dass alle Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes der Entgeltgenehmigung unterliegen. Neben dem Grundentgelt sind daher auch mögliche weitere Entgeltgestaltungsvarianten, wie umweltbezogene Aufschläge oder Anreizsysteme, von der Entgeltgenehmigung umfasst. Die Zahlungsströme, die durch diese Gestaltungsvarianten erzielt werden, dienen ebenfalls der Finanzierung der Kosten des Mindestzugangspaketes.

Das Entgeltgenehmigungsverfahren gemäß der §§ 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. Bezüglich der für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 von den Antragstellerinnen beabsichtigten Änderungen der SNB war unter dem Aktenzeichen BK10-18-0201\_Z ein Parallelverfahren bei der Bundesnetzagentur anhängig. Dieses hat mit Beschluss vom 13.11.2018 seinen Abschluss gefunden.

## II. 3 Genehmigungsfähigkeit

Die Entgelte und Entgeltgrundsätze sind im tenorierten Umfang genehmigungsfähig.

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.

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) 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).

---

<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.



Die Beschlusskammer hat den Antrag mit Blick auf das Antwortschreiben der Antragstellerinnen vom 20.12.2018 zum neunten Anhörungsschreiben so ausgelegt, dass der Fokus der Antragstellerinnen auf der Erzielung eines bestimmten 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 C-556/10, 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 Last wg. sonstiger Verkehre im öffentlichen Auftrag	II. 3.2.2
	- Anpassung Tragfähigkeit SPFV Punkt-zu-Punkt	II. 3.3.3.2
	- Anpassung Tragfähigkeit SGV Standard	II. 3.4.3.1
	- Austarierung der Vollkostenaufschläge im SPFV und SGV	II. 3.5.1
Ziffer 2a	SNB 6.2.1.1.2. Einordnung SPFV im öffentlichen Auftrag	II. 3.3.1.2
Ziffer 2b	SNB 6.2.1.2.5. Segmentabgrenzung SPFV Nacht	II. 3.3.1.3
Ziffer 2c	SNB 6.2.1.2.8. Segmentabgrenzung SPFV Punkt-zu-Punkt	II. 3.3.1.4
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	Ablehnung übriger Anträge	
Ziffer 4	Hinweise zur Kostentragung	II. 4



## 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 und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen. Das noch ins nationale Recht umzusetzende sogenannte vierte Eisenbahnpaket wird diesbezüglich noch deutlicher: Nach dem durch die RL (EU) 2016/2370 neu gefassten Art. 3 Abs. 2b RL 2012/34/EU umfasst der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur 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 organsiatorischen 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 daher kein eigenständiger Betreiber der Schienenwege.

Die Antragstellerin zu 2. ist zudem zwar formal ein gesellschaftsrechtlich eigenständiges Unternehmen, sie ist aber eine einhundertprozentige Tochter der Antragstellerin zu 2. Die Antragstellerin zu 2 hat aufgrund eines mit der Antragstellerin zu 1. 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.

---

<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 24.01.2019)

Wie in anderen Regulierungsbereichen, so gilt zudem auch im Eisenbahnregulierungsrecht, dass der Unternehmensbegriff funktional und damit weit auszulegen ist, um die Regulierungsziele 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 § 19 Abs. 3 i. V. m. Anlage 3 Ziffer 3 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.3 der SNB 2020 im Einklang mit Anlage 8 Ziffer 3 ERegG am 08.04.2019. Daraus ergibt sich, dass die Frist des § 46 Abs. 1 ERegG zur Stellung von Genehmigungsanträgen am 08.10.2018 endete.

Die Antragstellerinnen haben die beabsichtigten Entgeltgrundsätze nach Durchlaufen des gemäß § 19 Abs. 2 ERegG vorgesehenen Konsultationsverfahrens am 02.10.2018 in schriftlicher Form an die Bundesnetzagentur übergeben und die Genehmigung beantragt. Der Antrag 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 beigelegt.

Die Antragstellerinnen haben den Genehmigungsantrag in der Folgezeit mehrfach modifiziert.

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

Gemäß § 46 Abs. 5 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 einmal angemessen verlängert werden, wenn dies durch die Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist.

Die Beschlusskammer hat die vorgenannte Frist mit Schreiben vom 30.11.2018 auf den 28.02.2019 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.

Vor dem dargestellten Hintergrund kann letztlich dahinstehen, ob die Genehmigungsfiktion bei Hinwegdenken der Verlängerung der Fiktionsfrist nicht aufgrund nachträglicher Antragsänderungen und der nachträglichen Einreichung von Unterlagen ohnehin – wofür einiges spricht – erst am 12.02.2019 eingetreten wäre.

Die Antragstellerinnen haben ihren ursprünglich gestellten Genehmigungsantrag zuletzt mit Schreiben vom 12.12.2018 hinsichtlich der Erweiterung um die Richtlinie 402.9001.A2 durch Ergänzung modifiziert.

Erst mit dieser letzten Ergänzung des Genehmigungsantrags war dieser „vollständig“ im Sinne des § 46 Abs. 5 ERegG.

Die Fiktionswirkung des Entgeltgenehmigungsantrages wäre daher bei Hinwegdenken der Verlängerung der Fiktionsfrist wohl erst am 12.02.2019 eingetreten.

## 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. Die genehmigten Preise entsprechen dem Entgeltgenehmigungsantrag der Antragstellerinnen, mit Ausnahme des Preises für Lastverkehre in Bayern, der in Höhe von 5,171 EUR / Trkm zu genehmigen war statt wie beantragt in Höhe von 5,169 EUR / Trkm (vgl. hierzu Abschnitt II. 3.2.2 und Abschnitt II. 3.3.1.2).

**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	5,300	5,300	0,00%
SPNV	Bayern	Lastfahrt	5,169	5,171	0,04%
SPNV	Berlin	Lastfahrt	5,610	5,610	0,00%
SPNV	Brandenburg	Lastfahrt	5,733	5,733	0,00%
SPNV	Bremen	Lastfahrt	5,641	5,641	0,00%
SPNV	Hamburg	Lastfahrt	4,950	4,950	0,00%
SPNV	Hessen	Lastfahrt	5,060	5,060	0,00%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Lastfahrt	5,595	5,595	0,00%
SPNV	Niedersachsen	Lastfahrt	5,375	5,375	0,00%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Lastfahrt	5,156	5,156	0,00%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Lastfahrt	5,344	5,344	0,00%
SPNV	Saarland	Lastfahrt	5,470	5,470	0,00%
SPNV	Sachsen	Lastfahrt	5,406	5,406	0,00%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Lastfahrt	5,363	5,363	0,00%
SPNV	Schleswig-Holstein	Lastfahrt	5,467	5,467	0,00%
SPNV	Thüringen	Lastfahrt	5,416	5,416	0,00%
SPNV	Baden-Württemberg	Leerfahrt	3,066	3,066	0,00%
SPNV	Bayern	Leerfahrt	3,064	3,064	0,00%
SPNV	Berlin	Leerfahrt	3,164	3,164	0,00%
SPNV	Brandenburg	Leerfahrt	3,336	3,336	0,00%
SPNV	Bremen	Leerfahrt	3,289	3,289	0,00%
SPNV	Hamburg	Leerfahrt	3,029	3,029	0,00%
SPNV	Hessen	Leerfahrt	3,102	3,102	0,00%
SPNV	Mecklenburg-Vorpommern	Leerfahrt	3,206	3,206	0,00%
SPNV	Niedersachsen	Leerfahrt	3,343	3,343	0,00%
SPNV	Nordrhein-Westfalen	Leerfahrt	3,073	3,073	0,00%
SPNV	Rheinland-Pfalz	Leerfahrt	3,046	3,046	0,00%
SPNV	Saarland	Leerfahrt	2,600	2,600	0,00%
SPNV	Sachsen	Leerfahrt	3,091	3,091	0,00%
SPNV	Sachsen-Anhalt	Leerfahrt	3,149	3,149	0,00%
SPNV	Schleswig-Holstein	Leerfahrt	3,113	3,113	0,00%
SPNV	Thüringen	Leerfahrt	3,155	3,155	0,00%

Nach § 37 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, soweit den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode 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. 3.3.1.2 und II. 3.2.2 verwiesen.

Im zur Genehmigung vorgelegten TPS 2020 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 1 bemängelt in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2018, dass auch im TPS 2020 SPNV-Expresstrassen pauschal ausgeschlossen bleiben sollen. Die Hinzugezogene zu 9 hat in ihrer Stellungnahme vom 05.10.2018 darauf hingewiesen, dass aus ihrer Sicht ein diskriminierender Sachverhalt vorläge, da „Express-Segmente“ ausschließlich für den SPFV und SGV angebotenen würden. Darüber hinaus bestünde die Gefahr, dass die dadurch ansonsten geltenden „Vorrangregeln ein stückweit ausgehebelt“ würden und sich die „Verfügbarkeit der Streckenkapazitäten [...] 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 ausgeführt (BK10-17-0314\_E). 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-) Preisfad im SPNV beschrieben werden. Bei Einführen eines Express-Segmentes im SPNV stünde zu befürchten, dass sich die Dynamisierung von aktuell 1,8 % pro Jahr 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 genehmigten Preise entsprechen dem Entgeltgenehmigungsantrag der Antragstellerinnen mit Ausnahme des Preises für Lastverkehre in Bayern, der in Höhe von 5,171 EUR / Trkm zu genehmigen war statt wie beantragt in Höhe von 5,169 EUR / Trkm.

Für Lastfahrten des SPNV basiert die Preisbildung der Antragstellerinnen auf den durchschnittlichen Entgelten der Lastfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer dreimaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 % zum Fahrplanjahr 2019/2020. Bei der Entgeltgenehmigung im Verfahren zum TPS 2019 basierte die Berechnung der durchschnittlichen Entgelte der Fahrplanperiode 2016/2017 auf Ist-Daten der Verkehrsmengen und Verkehrserlöse bis Mai 2017. Die Berechnung der Durchschnittserlöse der Fahrplanperiode 2016/2017 im aktuellen Verfahren TPS 2020 basiert erstmalig auf Ist-Daten für das gesamte Jahr 2017. Bei vollständiger Repräsentativität der bisher verfügbaren Daten für das Jahr 2017 wären keine Unterschiede der durchschnittlichen Entgelte im TPS 2019 und dem aktuellen Verfahren TPS 2020 für das „Absprungjahr 2017“ (Netzfahrplanperiode 2016/2017) zu erwarten gewesen. Da im Verfahren TPS 2019 jedoch nur Ist-Daten bis Mai 2017 vorlagen, ist andererseits nachvollziehbar, dass es zu Differenzen zwischen vergleichbaren Durchschnittspreisen aus den beiden Verfahren (TPS 2019 und TPS 2020) kommen kann.

Die Abweichungen der Durchschnittspreise der Lastverkehre zwischen dem Verfahren TPS 2019 und TPS 2020 sind überwiegend gering. Die Abweichungen liegen zwischen -0,1 Prozentpunkten und +0,1 Prozentpunkten.

Die Antragstellerinnen führen zu diesem Punkt mit Antwortschreiben vom 09.10.2018 zum ersten Anhörungsschreiben aus, dass die Ermittlung der Entgelte für das TPS 2019 auf Basis der damals verfügbaren Ist-Daten der Monate Januar bis Mai 2017 erfolgt sei, und sich darüber hinaus nur in drei Bundesländern eine prozentuale Abweichung von 0,1 % ergebe. Das Ausmaß der Abweichungen sei in einem vernachlässigbaren Rahmen und es deute somit nichts auf saisonale Schwankungen oder Ähnliches hin.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte für Lastfahrten des SPNV, mit Ausnahme des Preises für Lastverkehre in Bayern, nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer hat die zur Ableitung der Entgelte des Lastverkehrs im SPNV wesentliche Anlage 7<sup>3</sup> des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Daneben hat die Beschlusskammer geprüft, inwieweit die vorgelegten Durchschnittspreise 2017 im TPS 2020 (Basis: Ist-Daten für das gesamte Jahr 2017) von den zum TPS 2019 vorgeleg-

---

<sup>3</sup> Anlage 7 „Herleitung SPNV TPS 2020“

ten Durchschnittspreisen 2017 (Basis: Ist-Daten Januar bis Mai 2017) abwichen (vgl. Tabelle 4)<sup>4</sup>.

**Tabelle 4 – Abweichungen Preisbildung Lastfahrten SPNV TPS 2020 vs. TPS 2019**

Bundesland	Ø-Preis 2017 (TPS 2019) [€/Trkm]	Ø-Preis 2017 (TPS 2020) [€/Trkm]	Delta TPS2020/TPS2019 [%]
Baden-Württemberg	5,025	5,024	0,0%
Bayern	4,901	4,900	0,0%
Berlin	5,316	5,318	0,0%
Brandenburg	5,431	5,434	0,0%
Bremen	5,345	5,347	0,0%
Hamburg	4,694	4,692	0,0%
Hessen	4,796	4,796	0,0%
Mecklenburg-Vorpommern	5,300	5,303	0,1%
Niedersachsen	5,093	5,095	0,0%
Nordrhein-Westfalen	4,885	4,887	0,1%
Rheinland-Pfalz	5,065	5,066	0,0%
Saarland	5,184	5,185	0,0%
Sachsen	5,126	5,124	0,0%
Sachsen-Anhalt	5,083	5,084	0,0%
Schleswig-Holstein	5,189	5,182	-0,1%
Thüringen	5,134	5,134	0,0%

Die Abweichungen waren Gegenstand des ersten Anhörungsschreibens und wurden von den Antragstellerinnen nachvollziehbar begründet.

Zur weiteren Plausibilisierung von Daten aus dem Bereich des Schienenpersonennahverkehrs wurden zudem einzelne Hinzugezogene um Mitwirkung gebeten. Hierzu wurden die im Rahmen des ersten Anhörungsschreibens erhobenen Daten zu Betriebsleistungen und Trassenentgelten für die Fahrplanperiode 2016/2017 im Bereich SPNV für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen stichprobenartig herangezogen. Die Beschlusskammer hat dabei geprüft, ob die von den Antragstellerinnen an die Beschlusskammer übermittelten unternehmensscharfen Daten zu den angefallenen Trassenentgelten und Betriebsleistungen durch die jeweiligen Unternehmen bestätigt werden können.

Die von den Antragstellerinnen übermittelten jeweiligen Datensätze zu Trassenentgelten und geleisteter Betriebsleistung, getrennt nach Last- und Leerverkehren des SPNV für das Fahrplanjahr 2016/2017, wurden den Hinzugezogenen zu 7, 15 und 18 übermittelt. Für die Hinzugezogene zu 18 betraf die Plausibilisierung der Daten der Antragstellerinnen drei Eisenbahnverkehrsunternehmen ihrer Unternehmensgruppe. Insgesamt wurden demgemäß fünf Eisenbahnverkehrsunternehmen um Plausibilisierung der Daten der Antragstellerinnen gebeten, davon zwei aus dem Konzernverbund der Deutschen Bahn AG. Insgesamt erbrachten die fünf von der Stichprobe umfassten Eisenbahnverkehrsunternehmen rund 70 % der Betriebsleistung des SPNV in der Fahrplanperiode 2016/2017.

<sup>4</sup> Grundsätzlicher Hinweis zu den Tabellen des Beschlusses (auch im Folgenden): Aufgrund von Rundungen sind leichte Differenzen bei den Summen- und Durchschnittsbildungen bzw. Entwicklungs-/Abweichungsangaben möglich.

Vier der Eisenbahnverkehrsunternehmen bestätigten die von der Beschlusskammer übermittelten Daten der Antragstellerinnen. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wies dagegen darauf hin, dass Abweichungen der eigenen Aufzeichnungen zu den von den Antragstellerinnen vorgelegten und durch die Beschlusskammer übermittelten Daten bestünden. Abweichungen beträfen sowohl den Bereich der Last- als auch der Leerverkehre. Mit Blick auf die Abweichungen bei den Lastverkehren waren die relativen Abweichungen – also die Abweichungen in Bezug auf die in Rede stehenden absoluten Größen – jedoch sehr gering (0,3 % Abweichung zwischen den Datensätzen in Bezug auf die Betriebsleistung). Im Bereich der Leerverkehre war die relative Abweichung dagegen signifikant (25 % Abweichung zwischen den Datensätzen in Bezug auf die Betriebsleistung). Die absoluten Größenabweichungen im Bereich der Leerverkehre waren dagegen ebenfalls gering (█ Trkm bei einer Gesamtmarktgröße des SPNV von rund 650 Mio. Trkm), da es sich zum einen um ein kleineres Eisenbahnverkehrsunternehmen handelte und zum anderen die Leerverkehre nur rund 3 % der Betriebsleistung im SPNV ausmachen.

Im weiteren Verfahren wurden die Antragstellerinnen zu den Abweichungen angehört. Mit Schreiben vom 12.12.2018 haben die Antragstellerrinnen erläutert, dass die Abweichungen daher rühren könnten, dass für die Zuordnung von Leertrassen des SPNV für die Fahrplanperiode 2016/2017 auf Trassen mit dem Buchungscode „PE“ abgestellt wurde. PE-Trassen enthielten jedoch teils auch Betriebsleistungen beispielsweise aus Sonderfahrten oder Charterverkehren. Wo dies erkennbar war, wurden durch die Antragstellerinnen entsprechende Bereinigungen vorgenommen. Diese Bereinigungen waren z.T. bereits Gegenstand des Verfahrens zum TPS 2018 (BK10-16-0008\_E).

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Systematik der retrograden Zuordnung von Last- und Leertrassen für die Fahrplanperiode 2016/2017 nicht zu beanstanden. Die Antragstellerinnen haben die entsprechenden Zuordnungsverfahren zu Last- und Leerverkehren nachvollziehbar erläutert. Die Stichprobenuntersuchung der Beschlusskammer hat belegt, dass systematisch eine adäquate Bestimmung von Last- und Leerverkehren für die Fahrplanperiode 2016/2017 erfolgt ist. Vier der im Rahmen der Stichprobe befragten Unternehmen – mit einer kumulierten Betriebsleistung von knapp 70 % des SPNV – haben die korrekte Erfassung von Betriebsleistungen und Trassenentgelten für Last- und Leerverkehre bestätigt.

Andererseits wurde deutlich, dass auch bei einer systematisch belastbaren und konsistenten retrograden Zuordnung Unschärfen in Einzelfällen sichtbar werden können. Für den konkreten Fall der festgestellten Abweichungen bei dem betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen stellte sich in der Folge die Frage, ob diesbezüglich für den *konkreten* Fall Korrekturen an den Preisfestsetzungen der betroffenen Bundesländer in Frage kämen. Dies war jedoch nach Analyse der Daten nicht der Fall. Grund war, dass die signifikanten Abweichungen bei den Zuordnungen der Leerverkehre die Entgelte und die Betriebsleistungen in gleichem Maße betrafen, so dass die Abweichungen in Bezug auf die durchschnittlichen Entgelte als Quotient der beiden Größen jeweils gering ausfielen. Zum anderen waren die so ermittelten durchschnittlichen Entgelte des betroffenen Unternehmens nur geringfügig different zu den für die betroffenen Bundesländer ermittelten durchschnittlichen Entgelten. In Verbindung mit der Tatsache, dass das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen nur einen kleinen Anteil der Betriebsleistung in den relevanten Bundesländern aufwies, ergab sich in der Folge keine Abweichung zu den der Genehmigung unterliegenden durchschnittlichen Entgelten der Leertrassen der Fahrplanperiode 2016/2017.



Korrekturbedarf am Genehmigungsantrag ergab sich allerdings abseits der bisher betrachteten Aspekte (u.a. Prognoseungenauigkeiten, retrograde Zuordnung von Last- und Leerverkehren) 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. 3.3.1.2 unterliegt eine begrenzte Menge an *Fernverkehrsleistungen* im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Hinzugezogenen zu 13 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 die zur Neuberechnung notwendigen Daten im Rahmen der zehnten Anhörung abgefragt. Die Antragstellerinnen haben mit Antwortschreiben vom 20.12.2018 dargelegt, dass sich bei entsprechender Neuberechnung das Entgelt für Lastverkehre des SPNV (und sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2 Nr.2, zweite Alternative ERegG) auf 5,171 EUR / Trkm belaufen würde, statt wie im Antrag dargelegt auf 5,169 EUR / Trkm (+0,04 %). Da nach Auffassung der Beschlusskammer die in Rede stehenden Verkehre der Hinzugezogenen zu 13 tatsächlich zu berücksichtigen waren, war das Entgelte für Lastverkehre in Bayern abweichend vom Genehmigungsantrag auf 5,171 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 wie beantragt zu genehmigen waren. Wegen der im Verhältnis geringen Betriebsleistung der in Rede stehenden Verkehre der Hinzugezogenen zu 13 (0,2 % der an der Betriebsleistung des SPNV, 0,1% an der Gesamtbetriebsleistung) war – in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 20.12.2018 – keine Anpassung der sonstigen Entgeltssystematik geboten (vgl. hierzu auch Abschnitt II. 3.7).

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

Die Entgelte für Leertrassen des SPNV sind aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. Die Entgelte werden entsprechend dem Antrag der Antragstellerinnen genehmigt (vgl. Tabelle 3).

Für Leerfahrten des SPNV basiert die Preisbildung der Antragstellerinnen auf den durchschnittlichen Entgelten der Leerfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer dreimaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 % zum Fahrplanjahr 2019/2020. Der Anteil der Leerfahrten an den Last- und Leerfahrten des SPNV liegt in Summe bei rund 3 %. Ähnlich wie bei den Lastfahrten des SPNV können Differenzen zwischen dem Verfahren TPS 2019 und TPS 2020 bei den durchschnittlichen Preisen der Fahrplanperiode 2016/2017 (Basisfahrplanperiode für die Dynamisierung) auftreten. Anders als bei den Lastfahrten sind die festgestellten Abweichungen bei den Leerfahrten allerdings größer. Die Abweichungen bewegen sich im Bereich von -3,3 % bis +3,8 %.

Die Antragstellerinnen führen zu diesem Punkt mit Antwortschreiben vom 09.10.2018 zum ersten Anhörungsschreiben aus, dass Leerverkehre vergleichsweise schwerer zu prognostizieren gewesen seien, da die Trassen in der Regel nicht bereits zum Netzfahrplan angemeldet würden. Leerverkehre unterlägen permanenten Optimierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen. Gerade bei diesen Verkehren könnten daher nicht unwesentliche Abweichungen eintreten.

Die Abweichungen bei den Leerverkehren waren in beiden Prüfungsschritten höher als bei den Lastverkehren. Die Antragstellerinnen haben nachvollziehbar begründet, dass die damaligen Prognosen von Leerverkehren des SPNV mit größeren Unsicherheiten behaftet gewe-

sen seien und in der Folge höhere Abweichungen zu den nun zugrunde gelegten tatsächlichen Größen entstanden seien könnten. Zur Plausibilisierung mittels Stichprobe von Betriebsleistungen und Trassenentgelten für Leerverkehre für die Fahrplanperiode 2016/2017 wird auf die Ausführungen in Abschnitt II. 3.2.2 verwiesen.

### II. 3.3 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV

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

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

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	5,20	5,33	2,5%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	11,80	12,17	3,1%
SPFV	Basic	4,64	4,76	2,6%
SPFV	Nacht	2,62	2,67	1,9%
SPFV	Charter / Nostalgie	2,58	2,65	2,7%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	4,20	3,41	-18,8%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	2,58	2,65	2,7%
SPFV	Zusatz Express	2,00	2,00	0,0%

Für den SPFV ist nach § 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. 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.

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

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

#### II. 3.3.1 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. 3.3.1.1 erläutert die grundsätzlichen Abgrenzungskriterien zur Segmentbildung und gibt eine Übersicht der gebildeten Marktsegmente. Die Abschnitte II. 3.3.1.2, II. 3.3.1.3 und II. 3.3.1.4 beschreiben die Einordnung von Fernverkehren im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie die Prüfung und Bescheidung der besonders geprüften Segmente „Nacht“ und „Punkt-zu-Punkt“.

### **II. 3.3.1.1 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 folgenden 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) und zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_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 Uhr 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 160km/h werden gleitend ansteigend bepreist.

#### Basic

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

#### Charter/Nostalgie

Auf das Segment „Charter/Nostalgie“ entfallen 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 Nostalgie-

verkehre umfasst Trassennutzungen, bei denen entweder mit Dampf betriebene Triebfahrzeuge genutzt werden, oder Triebfahrzeuge eingesetzt werden, die vor mehr als 50 Jahren vor Beginn der Fahrplanperiode 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 Uhr bis 06:00 Uhr verkehren. Ausgenommen sind Lok-/Leerfahrten sowie Charter- und Nostalgieverkehre. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.3.1.2 diskutiert.

#### Punkt-zu-Punkt

Das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ umfasst Trassennutzungen zwischen 06:00 Uhr 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. 3.3.1.4 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 dem Zusatz Express wird gemäß der Richtlinie 420.02.01 (vgl. Anlage 2.4.2 der SNB) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung gewährt.

### **II. 3.3.1.2 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 öffentlichen 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.

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. 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 mehr als 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 zu einem Express-Segment. 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%. Die Entgelte sind ebenfalls in Anlage 6.2 zu den SNB gelistet.

Im vorliegenden Verfahren wurde im Wesentlichen darüber diskutiert, wie mögliche sonstige Personenverkehrsdienste im öffentlichen Dienstleistungsauftrag den Segmenten der Antragstellerinnen zuzuordnen seien und konkret, welchem Segment sog. Transitverkehre der Hinzugezogenen zu 13 zuzuordnen wären. Die Hinzugezogene zu 13 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 beantragte Trassenpreis beträgt (bei einer unterstellten Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h) 5,20 EUR / Trkm.

Die Hinzugezogene zu 13 hatte gefordert, dass ihre in Rede stehenden Transitverkehre nicht den entsprechenden Fernverkehrssegmenten (SPFV Metro) zuzuordnen seien, sondern dem Nahverkehr (SPNV Bayern, Preis: 5,169 EUR / Trkm).

Die Antragstellerinnen sind der Auffassung, dass die in Rede stehenden Verkehre der Hinzugezogenen zu 13 nicht dem SPNV zuzuordnen seien und selbst bei einer Betrachtung als Fernverkehre im öffentlichen Dienstleistungsauftrag die Preisbildungsregeln nach § 37 ERegG nicht einschlägig wären. Die Antragstellerinnen haben mit Stellungnahme vom 19.11.2018 dargelegt, dass aus ihrer Sicht keine Notwendigkeit bestehe, im SPFV ein Marktsegment „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ zu bilden. Maßgeblich wäre ausschließlich ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag eines Aufgabenträgers im Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Die Verkehre der Hinzugezogenen zu 13 seien gerade nicht von einem Aufgabenträger im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bestellt worden. Es sei bereits durch das Territorialprinzip ausgeschlossen, dass eine staatliche Stelle in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für den SPNV oder für bestellten SPFV Bestellungen für eigene gemeinschaftliche Verkehrsleistungen im Zuständigkeitsbereich anderer Aufgabenträger vornehme. Mit Antwort vom 20.12.2018 zum zehnten Anhörungsschreiben führen die Antragstellerinnen weiter aus, dass auch eine Anwendung des § 37 ERegG zur Preisbildung für entsprechende Verkehre ausgeschlossen sei. § 37 ERegG gelte ausschließlich für Verkehre des SPNV in den jeweiligen Bundesländern. Zudem lägen auch die Kriterien für bestellten SPFV nicht vor, da innerhalb des Geltungsbereichs der Bundesrepublik Deutschland aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenz nur der Bund selbst Verkehre bestellen könne. Dies habe der Bund bei den vorliegenden Verkehren aber unstreitig nicht getan. Mit Antwortschreiben vom 10.01.2019 zum elften Anhörungsschreiben führen die Antragstellerinnen erneut aus, dass vom § 37 ERegG nur Nahverkehrsleistungen und keine Fernverkehrsleistungen umfasst seien. Das ergebe sich etwa aus dem Abstellen der Regelungen auf das Regionalisierungsgesetz und aus der vorgesehenen Differenzierung nach Bundesländern.

Ein bestellter Fernverkehr wäre gesondert zu betrachten und zu bepreisen. Die Bepreisung würde für diesen Fall aber nicht nach Maßgabe des § 37 ERegG erfolgen, sondern es sei eine Bewertung der Tragfähigkeiten vorzunehmen.

Die Hinzugezogene zu 13 hat mit Stellungnahme vom 17.10.2018 vorgetragen, dass sie ihren Korridorverkehr Salzburg – Kufstein unzureichend im TPS 2020 erfasst sehe. Anstelle des Trassenentgeltes für den SPFV käme auch ein Trassenentgelt für den SPNV in Frage. Die Regelungen des TPS stünden einer Einordnung des Verkehrs als SPNV auch nicht entgegen, zumal die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Salzburg und Kufstein zwischen 100 km/h und 110 km/h betrage und somit unterhalb der im TPS relevanten Grenze von 130 km/h zwischen Metropolbahnhöfen liege, so man denn Salzburg und Kufstein bzw. die jeweiligen Grenzübergangsstellen als Quasi-Metropolbahnhöfe überhaupt akzeptierte. Mit Schreiben vom 21.12.2018 hat die Hinzugezogene zu 13 zudem den Verkehrsvertrag („Verkehrsdienstvertrag“) übersandt, welcher den in Rede stehenden Verkehren zugrunde liegt.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die Verkehre der Hinzugezogenen zu 13 „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 13 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 13 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 zudem aber 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 2011 unterzeichnet.

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 ent-

spricht der Regelungsfokus auf den Schienenpersonennahverkehr derzeit schlicht den tatsächlichen Marktgegebenheiten. Auch mit den in Rede stehenden Verkehren der Hinzugezogenen zu 13 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). 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, Gz. 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 Beschlusskammer hatte die Antragstellerinnen darauf hingewiesen, dass in der beantragten Bepreisungslogik kein Marktsegment für „sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ ersichtlich sei. Die Beschlusskammer hatte es den Antragstellerinnen mit Schreiben vom 04.01.2019 anheimgestellt, einen Hilfsantrag zu stellen, in dem die Zuordnung dieser Verkehre entsprechend geregelt werden könne, sofern die o. g. Verkehre der Preisbildung nach § 37 ERegG unterliegen müssten. Andernfalls würden die Verkehre hilfsweise in die Gruppen „SPNV Lastverkehre Bayern“ und (ggf.) „SPNV Leerverkehre Bayern“ einzuordnen sein. Einen entsprechenden Hilfsantrag haben die Antragstellerinnen nicht gestellt, so dass die Verkehre der Antragstellerinnen zu 13 in die genannten Gruppen einzuordnen sind. 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 13 wird auf die Ausführungen in Abschnitt II. 3.2.2 verwiesen.

### **II. 3.3.1.3 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 Uhr 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 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 dem Verfahren BK10-17-0314\_E sowie der in diesem Zusammenhang vorgebrachten Informationen wird auf den betreffenden Beschluss verwiesen.

Im Zuge der Antwort auf das fünfte Anhörungsschreiben im vorliegenden Verfahren legen die Antragstellerinnen 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 im Trassenpreissystem zu Grunde gelegtes logisches Prinzip“ durchbrochen werde, da ein Segmentwechsel hinsichtlich von Verkehren, die den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr ohne kommerziellen Halt durchfahren, unzulässig sein solle. In anderen Fällen wäre dies jedoch weiterhin zulässig.

Nach Ansicht der Beschlusskammer ist festzuhalten, dass Verkehre, die 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 aufweisen. Das liegt bereits darin begründet, dass die Übernachtungsleistung mit der Transportleis-

tung 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. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass die Preisbildung sachlich in den Fällen, in denen kein Fahrgastwechsel stattfindet, zu abwegigen Ergebnissen kommt.

Der von den Antragstellerinnen vorgebrachte 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.

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 einfach 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. Dieser Argumentation folgt die Beschlusskammer zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht.

Die Antragstellerinnen geben in ihrer Antwort vom 07.11.2018 zum fünften Anhörungsschreiben an, dass die von ihnen vorgenommene Abgrenzung des Segments „Nacht“ anhand des zeitlichen Segmentierungskriteriums eisenbahnrechtskonform sei. Hinsichtlich der von Hinzugezogenen zeitweise vorgeschlagenen Abgrenzung nach Wagenmaterial äußern sich die Antragstellerinnen kritisch. Diese sei nicht geeignet, da die Mehrzahl der Nachtzüge in Deutschland immer auch Sitzwagen mitführen würden. Dem Infrastrukturbetreiber seien die mit dem Wagenmaterial einhergehenden Komfortstufen nicht bekannt. Eine Einordnung an-

hand des überwiegenden Anteils des Wagenmaterials (entweder Sitzwagen oder Schlaf- bzw. Liegewagen) sehen die Antragstellerinnen ebenfalls kritisch, da die Gefahr bestehe, dass Anreize für strategische Verhaltensweisen seitens der Zugangsberechtigten geschaffen würden, bei denen Nachtzüge mit einer größeren – wenn auch nicht überwiegenden – Zahl von Sitzwagen den Endkundenmarkt für Tagreisende ansprechen würden. Diesbezüglich wird als Beispiel vorgebracht, dass die Zuordnung eines Zuges mit sieben Sitzwagen und acht Schlafwagen in einem Zeitraum außerhalb der Nachtperiode (23:00 Uhr bis 6:00 Uhr) anhand des Überwiegendprinzips zum entsprechend definierten Segment „Nacht“ zu Problemen führen könne. Ein solcher Zug würde ebenso wie ein Zug, der nur aus sieben Sitzwagen bestünde, den Endkundenmarkt für Tagreisende ansprechen (vgl. Stellungnahme der Antragstellerinnen vom 27.11.2018). Die Antragstellerinnen weisen darauf hin, dass eine Erweiterung des Segments „Nacht“ auf Basis des eingesetzten Wagenmaterials – die generell von ihnen abgelehnt werde – sich wenn überhaupt nur auf ausschließlich aus Schlaf- oder Liegewagen bestehende Züge beziehen dürfe.

Die Hinzugezogene zu 13 unterhält verschiedene Nachtreisezugverbindungen, die nach ihren Angaben in der Stellungnahme vom 17.10.2018 überwiegend dem Segment Nacht zugeordnet würden. Außerhalb des Zeitraums zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr erfolge jedoch eine Zuordnung zu dem Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“. Sie fordert, dass ihre Nachtreisezüge durchgehend dem Segment „Nacht“ zugeordnet werden, da es sich um ein Produkt handele, welches eine einheitliche Markttragfähigkeit aufweisen würde, jedoch auf Grund des Zeitkriteriums zwei verschiedenen Segmenten zugeordnet würde. Gemäß ihren Angaben aus der Stellungnahme vom 21.11.2018 würde die überwiegende Zahl ihrer Fahrgäste ihre Nachtreisezüge für eine „Nachtreise im eigentlichen Sinne“ nutzen, während nur ca. 6 % bis 7 % der Fahrgäste lediglich einen Abschnitt des Zuglaufes nutzen würden. Hinsichtlich einer Abgrenzung nach dem Wagenmaterial äußerte die Hinzugezogene zu 13 in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass es auch Kunden gäbe, die aus preislichen Gesichtspunkten Sitzwagen bevorzugen würden. Aus diesem Grund bevorzuge sie andere mögliche Abgrenzungskriterien (z. B. in Anlehnung an das jeweilige Tarifsysteem).

In ihrer Stellungnahme vom 19.11.2018 schlagen die Hinzugezogenen zu 8 und 14 eine Ergänzung der Regelung unter Ziffer 6.2.1.2.5. der SNB vor, die darauf abzielt, dass im Segment „Nacht“ ein zusätzliches Segmentierungskriterium zur Anwendung kommen solle. Eine Unterscheidung sollte demnach auch anhand der Anzahl von Schlaf- oder Liegewagen im Verhältnis zu anderem Wagenmaterial nach dem Überwiegendprinzip erfolgen. Die Hinzugezogenen führen in ihrer Stellungnahme aus, dass Nachtzüge, die überwiegend aus Schlaf- und Liegewagen bestünden, auch überwiegend den Endkundenmarkt der Nachtreisenden ansprechen würden. Dem Argument der Antragstellerinnen, dass die Zusammensetzung und Nutzung eines Zuges für diese nicht beobachtbar seien, wird in der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 8 und 14 vom 27.11.2018 entgegengestellt, dass die Zusammensetzung und Nutzung von Zügen auch innerhalb des SGV sowie für die Abgrenzung von SPV und SGV und von Leer-/Lastfahrten berücksichtigt werde.

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. Dies gilt vor dem Hintergrund, dass zum einen die Betriebsleistung im Bereich der Nachtreisezüge insgesamt deutlich weniger als 0,5 % der Gesamtbetriebsleistung auf dem Netz der Antragstellerinnen ausmacht, und zum anderen die

Preiselastizität von Nachtzügen stärker exploriert werden muss, um valide Aussagen zur Praktikabilität alternativer Abgrenzungen treffen zu können.

#### II. 3.3.1.4 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;
- 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 die verschiedenen Kriterien umfangreich diskutiert. Lediglich das erstgenannte Kriterium zu dem Zeitraum von 6:00 Uhr bei 23:00 Uhr wurde nicht näher thematisiert.

#### Kriterium Vier Fahrten

Hinsichtlich des Kriteriums der vier Fahrten wurden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens unterschiedliche Aspekte diskutiert. Im Ergebnis nimmt die Beschlusskammer eine Anpassung der Regelung vor, welche bereits weiter oben dargestellt wurde und im Folgenden näher begründet wird.

Mit dem im Genehmigungsantrag vorgesehenen Entgeltgrundsatz beabsichtigen die Antragstellerinnen eine Regelung zur Abgrenzung des Marktsegment „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 Regelung ist sowohl intransparent als auch – bei Zugrundelegung des von den Antragstellerinnen vorgetragenen Regelungsinhalts – unangemessen und verstößt gegen § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 36 ERegG.

Die Antragstellerinnen äußern sich in ihrer Antwort vom 07.11.2018 zum fünften Anhörungsschreiben sowie in ihrer Stellungnahme vom 27.11.2018 zum maßgeblichen Zeitpunkt, der für die Bedingung der sogenannten Vier-Fahrten-Grenze ausschlaggebend ist. 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). Dies könnte letztendlich dazu führen, dass Trassen anderer Verkehre, die aus deren Sicht optimal gewesen wären, im Planungsprozess verlegt würden. Bestellungen „auf Vorrat“ würden zwangsläufig zu kapazitiven Einschränkungen bei der Netzfahrplanerstellung führen und seien weder im Interesse der Antragstellerinnen noch in dem der Zugangsberechtigten.

Im Rahmen der Antwort auf das fünfte Anhörungsschreiben äußerten die Antragstellerinnen, dass der Zeitpunkt der endgültigen Zuordnung in das jeweilige Marktsegment für alle Fahrten der Zeitpunkt der Abrechnung sei, was auch für das Punkt-zu-Punkt-Segment gelte. Eine Kenntlichmachung zum Zeitpunkt der Trassenanmeldung sei zwar erforderlich, demgegen-

über könnte die Einhaltung des Vier-Fahrten-Kriteriums allerdings ausschließlich beim Vorgang der Abrechnung geprüft werden. Ein entsprechendes Vorgehen wäre auch vor der Netzfahrplanerstellung 2019 bereits mit der Bundesnetzagentur sowie der Hinzugezogenen zu 8 vereinbart worden, inklusive der Bitte, die zur Absicherung vorgenommenen „Mehrbestellungen“ auf ein Mindestmaß zu beschränken. Von dieser Vorgehensweise haben die Antragstellerinnen im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12.11.2018 wieder Abstand genommen und sich dafür ausgesprochen, wieder den Zeitpunkt der Anmeldung zu nutzen, da die angewandte Methodik als (mit den genehmigten Entgeltgrundsätzen kollidierende) „Kulanz“ seitens der Antragstellerinnen gewertet werden konnte.

Die Kritik, dass die Regelung im Hinblick auf den Zeitpunkt nicht transparent sei, könne durch die Antragstellerinnen nicht nachvollzogen werden. Weiterhin sei der Einwand der Hinzugezogenen zu 8 und 14 (s. folgend) bezüglich der Gefahr, weniger als vier (bzw. die zulässige Zahl) verwertbare Trassen zu erhalten, ebenso nicht nachvollziehbar. Erfahrungen aus der Netzfahrplanerstellung 2018/2019 hätten gezeigt, dass eine Vielzahl von – aus Perspektive der Antragstellerinnen – verwertbaren Trassen durch die Hinzugezogene zu 8 nicht angenommen oder im Nachhinein storniert worden sei.

In ihren Stellungnahmen vom 15.10.2018 und vom 19.11.2018 kritisieren die Hinzugezogenen zu 8 und 14, dass ein Zeitpunkt vor Durchführung und Abrechnung von Trassen hinsichtlich der Vier-Fahrten-Grenze von Relevanz sei. Ihrer Ansicht nach stelle dies einen Rechtsverstoß dar, weshalb eine zwingende Anwendung der Durchführung der Fahrt als relevanten Zeitpunkt gefordert werde. Des Weiteren liege hier ein Mangel an Transparenz vor, da sowohl die Anmeldung als auch die Abrechnung als maßgebliche Zeitpunkte genannt würden. Hinsichtlich des Abstellens auf den Zeitpunkt der Anmeldung wird von den Hinzugezogenen bemängelt, dass in diesem Stadium nicht erkennbar sei, ob ein Trassenangebot erfolgen würde und ob dieses wirtschaftlich tragfähig sei, was auf Grund der Besonderheiten des Segments „Punkt-zu-Punkt“ hinsichtlich der Fahrplanerstellung nicht zu vernachlässigen wäre. Letztendlich bestehe dadurch die Gefahr, weniger als die zulässige Zahl an Punkt-zu-Punkt-Trassen je Verkehrstag und Richtung zu erhalten. Es sei weiterhin „keinesfalls ausgemacht“, dass überzählige Trassen später abgelehnt oder storniert würden, da insbesondere die Möglichkeit zum Wechsel in das Marktsegment Metro bestehe.

Gemäß den Ausführungen der Hinzugezogenen zu 8 und 14 geben die Antragstellerinnen in Anlage 6a zu ihrem Antrag unter Ziffer 4.1.6 die Frequenz und deren Bedeutung für den Endkunden als Grund für die Vier-Fahrten-Grenze an. Für die Endkunden jedoch zähle aus Sicht der Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 allein die Anzahl der tatsächlich durchgeführten Fahrten, womit die Frage, wie viele Fahrten angemeldet, angenommen oder storniert würden, irrelevant sei. Somit müsse sich auch der für die Vier-Fahrten-Grenze relevante Zeitpunkt nach der Durchführung bzw. Abrechnung richten. Außerdem würden nach Ansicht der beiden Hinzugezogenen Punkt-zu-Punkt-Verkehre – soweit nicht auf den Abrechnungszeitpunkt abgestellt würde – ohne Grund anders behandelt als andere Verkehre. Letztendlich würde dadurch die Möglichkeit von späteren Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr bei gleichzeitiger Stornierung von weniger attraktiven Trassen im Netzfahrplan vereitelt. Dies könnte dazu dienen, den Kunden ein attraktiveres Trassenangebot im Rahmen der Vier-Fahrten-Grenze zu bieten.

Die von den Antragstellerinnen beantragte Regelung in Ziffer 6.2.1.2.8. ist 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 laufenden Verfahren 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 von den Hinzugezogenen aufgeführten Gefahr, weniger als die zulässige Zahl verwendbarer Trassen zu erhalten, in einem Spannungsverhältnis. Beide Argumentationen sind dem Grunde nach schlüssig, jedoch muss an dieser Stelle eine Abwägung stattfinden, wobei in diesem Zusammenhang dem Vortrag der Hinzugezogenen zu folgen 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 Befürchtungen der Hinzugezogenen, 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 nachvollziehbar. 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. Zudem verweisen die Antragstellerinnen zu Recht auf die Möglichkeit, einen Wechsel in das Segment Metro vorzunehmen. 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 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 Konstruktionsspielräume 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.

Daneben hat sich im Rahmen des Verfahrens die Frage gestellt, 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.

Die Antragstellerinnen nehmen in ihrer Antwort vom 07.11.2018 zum fünften Anhörungsschreiben sowie in ihrer Stellungnahme vom 27.11.2018 zu dieser Thematik Stellung. Darin geben sie an, dass „Punkt-zu-Punkt“ Verkehre im Gegensatz zu Metro Verkehren eine abweichende Tragfähigkeit aufweisen würden. Dies resultiere aus der fehlenden Vernetzung und der damit einhergehenden abweichenden Endkundennachfrage. Aus diesem Grund müsse für den gesamten Laufweg gelten, dass es zu keinen gemeinsamen Halteabschnitten (mit mehr als vier Fahrten) kommen dürfe, da andernfalls das Vorliegen eines integrierten Verkehrs- bzw. Fahrplankonzepts befürchtet wird. Bei einer teilweisen Zuordnung auf Grund des Vier-Fahrten-Kriteriums würden die Teilabschnitte von Zubringern auch aus dem klassischen Netzkonzept, die keine Metropolbahnhöfe als Startpunkt hätten, dem Segment „Punkt-zu-Punkt“ zugeordnet. Dies würde dazu führen, dass auch Verbindungen bzw. Verbindungsteile der Hinzugezogenen zu 6 – als größtem Anbieter im SPFV – als Punkt-zu-Punkt-Verkehre eingestuft würden. Die Vier-Fahrten-Grenze stelle auch keine rechtswidrige Beschränkung des Trassenzugangs dar. Ein Wechsel in ein anderes Marktsegment sei möglich und beschränke somit nicht den Trassenzugang. Des Weiteren bestätige das derzeitige Angebot der Hinzugezogenen zu 8, dass ein relevantes Angebot im Segment „Punkt-zu-Punkt“ konstruierbar sei. Die Einführung von Bedienverböten oder ähnlichen Konzepten (z. B. bestimmte Halte nur zum Ein- oder zum Ausstieg) hinsichtlich des Vier-Fahrten-Kriteriums werden von den Antragstellerinnen abgelehnt, da diese nicht der Praxis im Personenverkehr entsprechen würden. Bei größeren Bahnhöfen seien solche Maßnahmen kaum kontrollierbar, und verkehrlich würden entsprechende Konzepte im Punkt-zu-Punkt-Verkehr keinen Sinn machen. Eine Vergleichbarkeit zum Charterverkehr bestehe nicht, da im Gegensatz zu Punkt-zu-Punkt-Verkehren das Bedürfnis der Destination homogen sei (z. B. Fußballspiel als Ziel). Zudem bestehe aus Sicht der Antragstellerinnen ein erhebliches Missbrauchspotential entsprechender Regelungen.

Die Hinzugezogenen zu 8 und 14 bemängeln in ihren Stellungnahmen vom 15.10.2018 und vom 19.11.2018, dass die Beschränkung auf vier Fahrten auf jedem bestellten Halteabschnitt intransparent sei. Eine Zuweisung zum Marktsegment Metro dürfe allenfalls auf den jeweils überlagernden Abschnitten erfolgen und der restliche Laufweg somit nicht berührt werden. Ansonsten würde der Trassenzugang unangemessen erschwert und ein relevantes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sei nicht konstruierbar, da es nur bestimmte Hauptstrecken für den SPFV gebe, auf denen sich Punkt-zu-Punkt-Verbindungen überlagern würden. Die Hinzugezogenen zu 8 und 14 fordern, dass Ziffer 6.2.1.2.8. in den SNB dahingehend angepasst werden sollte, dass die Punkt-zu-Punkt-Einordnung immer nur auf dem Halteabschnitt entfallen soll, auf dem die Vier-Fahrten-Grenze überschritten würde. Dies wäre zudem vollständig analog zur Entscheidung der Beschlusskammer zum Geschwindigkeitskriterium im Beschluss vom 17.01.2018 (zum TPS 2019 der Antragstellerinnen). Als weiteren Punkt führen die beiden Hinzugezogenen an, dass Überlagerungen von Halteabschnitten durch die Einführung von Bedienverböten verhindert werden sollten. So könnten unvermeidbare physikalische Überlagerungen von Linien beispielsweise dadurch verhindert werden, dass bestimmte Halte nur zu Ein- oder zum Ausstieg genutzt würden.

Die Beschlusskammer sieht die betreffende Regelung zu der Auswirkung der Vier-Fahrten-Regelung auf den kompletten Zuglauf als zulässig an. Wie die Antragstellerinnen zutreffend



ausführen, weist das Segment „Punkt-zu-Punkt“ 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 vereinzelten Metro-Verbindungen bzw. -Abschnitten möglich. Die Einschätzung der Hinzugezogenen zu 8 und 14, dass eine analoge Situation zum Geschwindigkeitskriterium und zur entsprechenden Entscheidung aus dem TPS 2019 vorliegen würde (vgl. BK10-17-0314\_E, S. 41 ff.), ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zutreffend. So sind aus Sicht der Beschlusskammer in diesem Falle insbesondere zwei Aspekte gegeneinander abzuwägen:

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 (s. o. verwiesene Entscheidung zum TPS 2019). Prägendes Merkmal und Grund für den geringeren Trassenpreis des Segments „Punkt-zu-Punkt“ ist gerade das Abstellen auf nicht vernetzte Verkehre. Dem folgend verbietet die Zielrichtung der Abgrenzung (kein Netzcharakter) an dieser Stelle eine isolierte Betrachtung einzelner Laufwegsabschnitte. Für die wirkungsvolle Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ über die Frage der Netzbildung ist es gerade von entscheidender Bedeutung, ob Umstiege und Zugverbindungen auch auf anderen Abschnitten der Laufwege möglich sind. Dass eine wirkungsvolle Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ unter Aufhebung des Laufwegsbezugs der Vier-Fahrten-Regelung nicht möglich wäre, zeigt sich letztlich auch darin, dass die Hinzugezogene zu 6, welche ein solches integriertes Verkehrs- bzw. Fahrplankonzept betreibt, andernfalls ebenso Anmeldungen im Segment „Punkt-zu-Punkt“ vornehmen könnte. Aus Endkundensicht wäre hier aber vermutlich keine greifbare Differenzierung zu den sonstigen Verkehren der Hinzugezogenen zu 6 erkennbar. Im Ergebnis ist die Beschlusskammer deshalb der Auffassung, dass die beantragte Regelung zur Ausstrahlungswirkung der Vier-Fahrten-Regelung auf den kompletten Laufweg angemessen ist.

Im Rahmen des Verfahrens wurde zudem die Höhe der Grenze von vier Fahrten pro Verkehrstag und Richtung diskutiert. Nach Auffassung der Antragstellerinnen (vgl. Stellungnahme vom 27.11.2018) bestimme die Anzahl der Fahrten im Wesentlichen die Attraktivität der Verkehre aus Endkundensicht. Dem Argument, dass mit einer Grenze von sechs statt vier Fahrten noch kein Zweistundentakt sichergestellt werden könne, widersprechen die Antragstellerinnen. So sei ein stringenter Takt für Geschäftsreisende nachrangig, da beispielsweise Verbindungen um die Mittagszeit für diese nicht attraktiv seien und stattdessen das Angebot von Früh- und Spätverbindungen ausreichend sei. Als Beispiel wird in diesem Zusammenhang auf die Verbindungen zwischen Paris und Köln sowie Berlin und München verwiesen. Bei der Anhebung der Grenze wäre praktisch das gesamte Vier-Fahrten-Kriterium außer Kraft gesetzt.

In der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 8 und 14 vom 19.11.2018 kritisieren diese, dass die Grenze von vier Fahrten gegen das Prinzip des unbeschränkten Trassenzugangs verstoße, da unterhalb der Kapazitätsserschöpfung eine künstliche Grenze eingezogen würde. Zudem sei die Anzahl von vier Fahrten willkürlich gesetzt und würde von den Antragstellerinnen im Antrag nicht hergeleitet. Selbst bei sechs Fahrten je Verkehrstag und Richtung könne noch keine zweistündige Bedienung sichergestellt werden, die von Geschäftskunden im Segment Metro erwartet würde. Die beiden Hinzugezogenen fordern, dass die Grenze komplett gestrichen oder zumindest auf sechs Fahrten ausgeweitet wird.

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 – wie bereits weiter oben erwähnt – lediglich eine Zuordnung zu einem anderen Marktsegment vorgenommen würde. Die Ausführungen der Antragstellerinnen im Hinblick auf die Bedürfnisse von Geschäftskunden sind zudem grundsätzlich nachvollziehbar. Hinsichtlich der Einführung von Bedienverböten oder ähnlichen Konzepten folgt die Beschlusskammer der Argumentation der Antragstellerinnen. Insbesondere die Kontrollierbarkeit als auch das Missbrauchspotential entsprechender Regelungen stehen der praktischen Anwendung entgegen.

#### Geschwindigkeitskriterium (unter 130 km/h zwischen Metropolen)

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

In ihren Stellungnahmen vom 07.11.2018 und vom 19.11.2018 sowie der Replik vom 27.11.2018 äußerten die Antragstellerinnen, dass das Geschwindigkeitskriterium von zentraler Bedeutung für die Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ sei. Von diesem würden insbesondere preissensible Kunden angesprochen, für die das Leistungsmerkmal Reisegeschwindigkeit nachrangig wäre. Durch einen Verzicht auf das Kriterium würde eine Ungleichbehandlung zum Segment „Metro Tag“ entstehen, da eine eindeutige Abgrenzung zu den tragfähigeren Zügen in diesem Segment nicht mehr gegeben wäre. Hinsichtlich der Höhe der Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h verweisen die Antragsstellerinnen auf typische Konkurrenzverkehre im Segment „Punkt-zu-Punkt“ in Form von Fernbussen und Autos. Für diese würde auf Autobahnen die Höchstgeschwindigkeit bei 100 km/h (Busse) bzw. die Richtgeschwindigkeit bei 130 km/h (Autos) liegen. Bezüglich einer möglichen Heraufsetzung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf 160 km/h befürchten die Antragsstellerinnen, dass ein solcher Grenzwert bedeutungslos wäre, da nur wenige Verbindungen auf ihren Netzen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h anbieten würden. Weiterhin sei ein Netzzugangshindernis durch das Geschwindigkeitskriterium für die Antragstellerinnen ebenso wenig erkennbar wie ein unnötiger Kapazitätsverbrauch. Dies wäre darin begründet, dass zum einen lediglich eine preisliche Zuordnung in ein anderes Marktsegment erfolge und zum anderen auf ihrem mischgenutzten Netz bereits heute Verkehre mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten verkehren würden, was nicht als unnötiger Kapazitätsverbrauch zu werten sei.

Die Hinzugezogenen zu 8 und 14 stellen in ihren Schriftsätzen vom 15.10.2018, vom 19.11.2018 sowie vom 27.11.2018 das Geschwindigkeitskriterium im Segment „Punkt-zu-Punkt“ gesamthaft in Frage und fordern dessen Streichung, mindestens jedoch die Hochsetzung von 130 km/h auf 160 km/h. Gemäß deren Ausführungen führe das Kriterium zu einem

unnötigen Kapazitätsverbrauch und erschwere auf den Schnellfahrstrecken den Marktzugang zu angemessenen Bedingungen. Das wesentliche Unterscheidungskriterium des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs zu Metro-Verkehren sei die fehlende Netz- und Takteinbindung, weshalb es eines Geschwindigkeitskriteriums zur Abgrenzung nicht bedürfe. 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 Geschwindigkeit von 130 km/h wird von den Hinzugezogenen zu 8 und 14 als nicht geeignet für eine Abgrenzung angesehen, da die Geschwindigkeit innerhalb der Bandbreite des Marktsegments „Metro Tag“ (Mittel) liege und ein Umschlagen hin zu einer erheblichen Attraktivität für Geschäftskunden allenfalls ab einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 km/h erfolgen dürfte.

Die Beschlusskammer folgt der Argumentation der Antragstellerinnen und erhebt derzeit keine durchgreifenden Bedenken gegen die Anwendung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h als relevantes Abgrenzungskriterium von Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Es ist grundsätzlich nachvollziehbar, dass der Fernverkehrsmarkt zwischen Metropolen mit einer großen Nachfragestärke durch die Qualität und damit auch die Geschwindigkeit determiniert sein kann. Ebenso wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h, insbesondere im Hinblick auf die intermodale Konkurrenzsituation, als sachgerecht angesehen. Eine ausreichende Abgrenzung vom Segment „Metro Tag“ bei Wegfall bzw. Heraufsetzung des Geschwindigkeitskriteriums erscheint vor diesem Hintergrund fraglich.

#### Kriterium zeitliche Flexibilität (erweiterter Konstruktionsspielraum)

Im vorliegenden Verfahren wurde das Kriterium der zeitlichen Flexibilität zur Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ bezüglich einer möglichen Fahrzeitverlängerung von bis zu 60 Minuten diskutiert. Die Beschlusskammer genehmigt die betreffenden Regelungen wie beantragt.

Die Antragstellerinnen sind in ihrer Antwort zum fünften Anhörungsschreiben vom 07.11.2018 sowie in ihrer Stellungnahme vom 27.11.2018 auf das Kriterium der zeitlichen Flexibilität eingegangen. Gemäß ihrer Angaben würde eine Fahrzeitverlängerung nur vorgenommen, wenn diese erforderlich sei, um die Kapazitätswünsche aller Zugangsberechtigten zu bedienen. Eine Reduzierung des zeitlichen Spielraums von 60 auf 30 Minuten wäre mit einer erhöhten Gefahr von Trassenkonflikten bzw. Trassenablehnungen verbunden und würde die Trassenkonstruktion erschweren. Da die Punkt-zu-Punkt-Verkehre weder in ein Netz noch in Beförderungsketten eingebunden seien, wären diese in Bezug auf die Fahrzeit flexibler als andere Verkehre. Grundsätzlich diene das Kriterium primär dazu, das Koordinierungsverfahren zu vereinfachen.

In ihren Stellungnahmen vom 15.10.2018 und 19.11.2018 äußern sich die Hinzugezogenen zu 8 und 14 kritisch zu dem Kriterium der zeitlichen Flexibilität. Sie fordern, dass die Regelungen dahingehend klargestellt werden, dass der Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten nicht zu einer Fahrzeitverlängerung von mehr als 30 Minuten führen dürfe. Die Formulierung in Ziffer 4.1.7 von Anlage 6a zum Entgeltgenehmigungsantrag wird in diesem Zusammenhang als missverständlich angesehen. Nach Auffassung der Hinzugezogenen sei das Ergebnis der Trassenanmeldung durch eine Fahrzeitverlängerung von bis zu einer Stunde unvorhersehbar und erschwere den Trassenzugang. Eine Flexibilität bei der Trassenkonstruktion wäre bei möglichen Fahrzeitverlängerungen von bis zu 30 Minuten ausreichend gewahrt.

Hinsichtlich der Regelungen zum Kriterium der zeitlichen Flexibilität des Segments „Punkt-zu-Punkt“ stellt sich die Argumentation der Antragstellerinnen der Beschlusskammer als nachvollziehbar dar. Die Gefahr von Trassenkonflikten sowie -ablehnungen erscheint vor dem Hintergrund der im Vergleich zu anderen Verkehren flexibleren Anforderungen der Punkt-zu-Punkt-Verkehre als valide Begründung des Nutzens des vorliegenden Kriteriums. Die Beschlusskammer begrüßt den Vorschlag der Antragstellerinnen, Ziffer 4.1.7 der Anlage 6a analog zu den SNB zukünftig um einen Satz hinsichtlich des Konstruktionsspielraums von 60 Minuten zu ergänzen, um so möglichen Missverständnissen vorzubeugen.

#### Kriterium keine bestellten Anschlüsse

Zur Abgrenzung des Segments „Punkt-zu-Punkt“ wird zudem das Kriterium „keine bestellten Anschlüsse“ verwendet. Dieses wird von der Beschlusskammer antragsgemäß genehmigt.

Bereits im letztjährigen Entgeltgenehmigungsverfahren wurde das Kriterium diskutiert. Die Antragsstellerinnen trugen in diesem Rahmen vor, dass mit dem Kriterium Züge danach differenziert würden, ob sie über die Anschlüsse Teil einer langlaufenden Beförderungskette wären und damit entsprechend attraktiver seien, oder ob sie sich an Reisende wenden würden, die so preissensibel sind, dass sie auf den Komfort langlaufender Beförderungsketten verzichten würden. Wenn Anschlüsse für Punkt-zu-Punkt-Verkehre akzeptiert würden, bestünde eine Wettbewerbssituation zu anderen Fernverkehrssegmenten, die eine gesonderte Marktsegmentierung nicht rechtfertigen würde. In ihrer Replik vom 27.11.2018 gaben die Antragstellerinnen jedoch an, dass das Kriterium vor dem Hintergrund des dichten Verkehrsangebotes an großen Bahnhöfen sowie den intermodalen Reiseketten im Vergleich zum Geschwindigkeitskriterium sowie des „Vier-Fahrten-Kriteriums“ von nachgeordneter Bedeutung sei.

Hinsichtlich des Kriteriums „keine bestellten Anschlüsse“ äußern die Hinzugezogenen zu 8 und 14 in ihrer Stellungnahme vom 19.11.2018 Kritik. Aus ihrer Sicht sei fraglich, ob der Ausschluss jeglicher bestellter Anschlüsse notwendig sei. Auch bei weniger als drei bestellten Anschlüssen je Trasse sei eine hinreichende Abgrenzung zum Netzverkehr möglich.

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 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. 3.3.2 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)	1,251	1,251	0,0%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	1,251	1,251	0,0%
SPFV	Basic	1,251	1,251	0,0%
SPFV	Nacht	1,251	1,251	0,0%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,720	0,720	0,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,251	1,251	0,0%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,677	0,677	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 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 Grenzkostenermittlung 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 2019 wurden Durchschnittswerte der Geschäftsjahre 2015, 2016 und 2017 zugrunde gelegt. Die grundsätzliche Methodik zur Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs wurde im TPS 2018 überprüft und nicht beanstandet. Die Kostendaten der Jahre 2014 und 2015 waren bereits Gegenstand des vorherigen Genehmigungsverfahrens für das TPS 2018.

Für die einzelnen Kostenbereiche des Jahres 2017 haben sich jedoch teils deutliche Kostenanstiege gegenüber den Jahren 2016 und 2015 ergeben, insbesondere im Bereich „Fahrplan“ und bei den „Abschreibungen“. Die Gesamtänderungsrate der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für den aktuellen Genehmigungszeitraum ergeben sich wie in der folgenden Tabelle 7 dargestellt.

**Tabelle 7 – UKZ im SPFV TPS 2019 zu Antrag TPS 2020 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2019	Antrag TPS 2020	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	1,239	1,251	1,0%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	1,239	1,251	1,0%
SPFV	Basic	1,239	1,251	1,0%
SPFV	Nacht	1,239	1,251	1,0%
SPFV	Charter / Nostalgie	0,710	0,720	1,4%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	1,239	1,251	1,0%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	0,668	0,677	1,3%

Die Antragstellerinnen führen mit Antwortschreiben vom 26.10.2018 zum dritten Anhörungsschreiben aus, dass der Kostenanstieg im Bereich „Fahrplan“ durch die im Betrachtungszeitraum erfolgten Maßnahmen zum Personalaufbau begründet sei. Der Personalaufbau sei insbesondere vor dem Hintergrund der Erreichung der Pünktlichkeitsziele zu bewerten. Der Anstieg im Kostenblock „Abschreibung“ sei auf die erhöhte Investitionstätigkeit der Antragstellerinnen in 2017 zurückzuführen. Mit Antwortschreiben vom 02.11.2018 zum vierten Anhörungsschreiben erläutern die Antragstellerinnen zudem die Vorgehensweise zur Ermittlung der Fahrplan-uKZ und die Schlüsselung der Fahrplankosten auf die Verkehrsdienste. Die Anzahl der Trassenanmeldungen diene dabei als Verteilungsschlüssel auf die Verkehrsdienste, weil die Trassenanmeldungen als wesentlicher Kostentreiber bei der Konstruktion gesehen würden. Zudem erklären die Antragstellerinnen, dass im SPFV die Trassenkonstruktion in Ballungsräumen identisch aufwändig sei wie im SPNV, auf Hochgeschwindigkeitsstrecken der Konstruktionsaufwand des SPFV aber weniger aufwändig als im SPNV sei. In der Stellungnahme vom 19.11.2018 beziehen sich die Antragstellerinnen auf die Kritik der Zugangsberechtigten, der Anstieg der Fahrplan-uKZ sei zu hoch und intransparent ermittelt. Die Antragstellerinnen verweisen auf die „Anlage 6b Anhang 1“ ihrer Anträge für das Trassenpreissystem 2019 und 2020. Aus den Anlagen sei ersichtlich, dass die Fahrplan-uKZ des SPNV um 0,005 EUR/Trkm anstiegen. Dieser Anstieg entspräche lediglich rund 14 %, statt der in Stellungnahmen Hinzugezogener genannten 33 %. Dafür sei besonders die dritte Nachkommastelle entscheidend. Zudem verweisen die Antragstellerinnen zur Begründung des Anstiegs der Fahrplan-uKZ auf die oben genannten Ausführungen zu dem dritten und vierten Antwortschreiben zum Anhörungsschreiben. Bezüglich der transparenten Ermittlung der Fahrplan-uKZ verweisen die Antragstellerinnen auf das dem Antrag beigefügten „Fachkonzept uKZ“ und die „eDoks“ in der Anlage 6b. Die Herleitung der uKZ sei dort detailliert und transparent beschrieben.

In ihrer Stellungnahme vom 27.11.2018 erklären die Antragstellerinnen, dass seit dem TPS 2018 das Konzept zur Ermittlung der uKZ unverändert vorsehe, dass das Marktsegment „Charter/Nostalgie“ die uKZ des Clusters „SPNV Standard“ zugewiesen bekomme. Sie verweisen auf die o. g. Stellungnahmen, in der sie mehrfach zu der Ermittlung des Kostenblockes „Fahrplan“ Stellung genommen hätten. Das Konzept zur Ermittlung der uKZ hielten sie weiterhin für schlüssig.

Die Hinzugezogenen zu 1 und 2 sowie 17 haben in ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass die Fahrplankosten in der Vergangenheit für den SGV und den SPNV bei je 0,03 EUR je Trassenkilometer und für den SPFV bei 0,02 EUR je Trassenkilometer lagen. Nun würde der Wert für den SGV und den SPNV um 33% auf 0,04 EUR je Trassenkilometer steigen, während im SPFV die Fahrplankosten unverändert bei 0,02 EUR je Trassenkilometer blieben. Die geplante Steigerung des Kostenansatzes im SPNV um 33 % sei weder begründet noch gerechtfertigt worden – insbesondere nicht in dieser Pauschalität – und lege eine

unzulässige Privilegierung des SPFV nahe. Die Hinzugezogene zu 9 weist in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2018 ebenfalls darauf hin, dass die Fahrplankosten erhöht worden seien, so dass der SPNV gegenüber dem SPFV doppelt so hohe Entgelte zu zahlen hätte. Diese Differenz sei für die Hinzugezogenen zu 9 nicht nachvollziehbar. Die Hinzugezogene zu 16 argumentiert in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2018 ähnlich wie die Hinzugezogenen zu 1, 2, 9 und 17, allerdings für das sie betreffende Segment Charter/Nostalgie. Anders als die regelmäßigen Verkehre in den übrigen Segmenten des SPFV, würden die Fahrplanerstellungskosten für das Segment „Charter/Nostalgie“ ähnlich wie bei Verkehren des SPNV hergeleitet. In ihrer Stellungnahme vom 19.11.2018 argumentiert die Hinzugezogene zu 16, dass, wenn der SPNV – aufgrund seiner höheren Verkehrsmenge – stärker als der SPFV an den Fahrplankosten partizipiere, folglich das Marktsegment „Charter/Nostalgie“ geringere Fahrplankosten im Verhältnis zum übrigen SPFV entrichten müsste, da die Verkehrsmenge im Verhältnis zum übrigen SPFV sehr gering sei.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Darlegung und Herleitung der Antragstellerinnen der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs 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 und TPS 2019. Entsprechende Nachfragen zur einzelnen Kostenentwicklungen haben die Antragstellerinnen nachvollziehbar und plausibel erläutert. Der Kostenanstieg des Kostenblocks „Fahrplan“ wurde anhand des Verteilungsschlüssels „Anzahl Trassenanmeldung“ in der Netzfahrplanperiode, die nach Netzfahrplan und Gelegenheitsfahrplan getrennt vorliegen, konzeptgetreu umgelegt. Das Konzept basiert auf der Annahme, dass eine Mehrmenge an Trassenkilometern bzw. Trassenanmeldungen grundsätzlich zu erhöhten Kosten führt, da mehr Trassen konstruiert werden müssen und damit eine Leistung erbracht wird. Aus Sicht der Beschlusskammer ist die „Anzahl Trassenanmeldung“ für den Kostenblock „Fahrplan“ ein vertretbarer Kostenverteilungsschlüssel als Grundlage der Herleitung der Fahrplankosten je Trassenkilometer.

Nachvollziehbar ist weiterhin die Erläuterung der Antragstellerinnen, dass sich der signifikante relative Kostenanstieg („33%“) des Bereichs „Fahrplan“ von 0,03 EUR / Trkm auf 0,04 EUR / Trkm im SPNV, SGV und SPFV-Segment „Charter/Nostalgie“ insbesondere aus einem Rundungseffekt ergibt. Der Ausweis der Kosten des Bereichs „Fahrplan“ in der Liste der Entgelte<sup>5</sup> erfolgt auf volle Eurocent gerundet, so dass sich in dem vorliegenden Fall ein entsprechender „Rundungssprung“ ergibt. Die tatsächliche Kostensteigerung lag bei rund 14 %. Der gegenteilige Rundungseffekt zeigt sich im aktuellen Genehmigungsverfahren beispielsweise im übrigen SPFV: Obwohl sich die Kosten bei Betrachtung der „Rohdaten“ mit zusätzlichen Nachkommastellen tatsächlich deutlich erhöht haben, ergibt sich wegen der Rundung auf volle Eurocent kein Anstieg der in der Liste der Entgelte ausgewiesenen Kosten (TPS 2019: Aufrundung auf 0,02 EUR / Trkm; TPS 2020: Abrundung auf 0,02 EUR / Trkm). Das Vorgehen der Antragstellerinnen ist aus Sicht der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

Die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes im Bereich „Fahrplan“ im Marktsegment „Charter/Nostalgie“ in Analogie zur Kostenbestimmung im SPNV (statt in Analogie zum restlichen SPFV) war ebenfalls nicht zu beanstanden. Nach Auffassung der Beschluss-

---

<sup>5</sup> Der Ausweis der „Fahrplankosten“ in der Liste der Entgelte erfolgt zur Bestimmung der Entgelte etwa für Trassenstornierungen oder Trassenänderungen.

kammer ist es nachvollziehbar, dass die Konstruktionsleistung je Trassenkilometer im Bereich „Charter/Nostalgie“ höher ist als im sonstigen Bereich des SPFV. Während im SPFV (und selbst im SPNV) häufig ganze „Trassenpakete“ mit einer Vielzahl ähnlichen Trassen bestellt werden, sind Trassenbestellungen im Bereich des Segments „Charter/Nostalgie“ oftmals einzelne Trassenbestellungen. Entsprechend scheint auch ein höherer unterstellter Konstruktionsaufwand je Trassenkilometer im Segment „Charter/Nostalgie“ gegenüber dem sonstigen SPFV nachvollziehbar. Die Beschlusskammer hält die Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes im gegenwärtigen Verfahren für sachlich richtig.

### II. 3.3.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV

Die Vollkostenaufschläge im SPFV werden abweichend vom Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen wie in Tabelle 8 festgesetzt.

**Tabelle 8 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SPFV	Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h)	3,949	4,079	3,3%
SPFV	Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h)	10,549	10,919	3,5%
SPFV	Basic	3,389	3,509	3,5%
SPFV	Nacht	1,369	1,419	3,7%
SPFV	Charter / Nostalgie	1,860	1,930	3,8%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	2,949	2,159	-26,8%
SPFV	Lok- / Leerfahrt	1,903	1,973	3,7%

Ursächlich für die abweichenden Vollkostenaufschläge sind eine fehlerhafte Festsetzung bzgl. Yield und Zugbesetzung im Segment „SPFV Punkt-zu-Punkt“ (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.2) sowie eine fehlerhaft festgesetzte Endkundenelastizität im Segment „Standard“ des SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1) in der Berechnung durch die Antragstellerinnen.

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, die Wohlfahrt in einem natürlichen Monopol unter der Nebenbedingung zu maximieren, dass die Vollkosten des Anbieters (Eisenbahninfrastrukturbetreibers) von den Umsatzerlösen gedeckt werden. Mit diesem Verfahren wird eine Verteilung der Vollkosten durch Vollkostenaufschläge sichergestellt, die die ökonomische Wohlfahrt maximiert.

#### II. 3.3.3.1 Vollkostenaufschlag Segment Charter / Nostalgie

Die von den Antragstellerinnen für das TPS 2020 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 1,930 EUR / Trkm. Die Abweichung gegenüber dem im Genehmigungsantrag ausgewiesenen Vollkostenaufschlag (1,860 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 Antrag-



stellerinnen das erhöhte Leerfahrtaufkommen 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).

Als Ergebnis der Diskussion hatte die Beschlusskammer im Verfahren zum 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 heruntersetzt. Die Antragstellerinnen hatten ursprünglich im TPS 2018 mit 127 Pkm / Trkm und im TPS 2019 mit 131 Pkm / Trkm gerechnet, und 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 die Verfahren ist noch nicht entschieden.

Für das zu genehmigende Entgelt im TPS 2020 wurden von den Antragstellerinnen höhere Personenkilometer pro Trassenkilometer als in den Vorjahren für das Segment „Charter/Nostalgie“ zugrunde gelegt. Die Antragstellerinnen ziehen zur Ermittlung der durchschnittlich beförderten Personen je Trassenkilometer Marktdaten aus der jährlich durchzuführenden Markterhebung der Bundesnetzagentur heran. 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>6</sup> Konkret weisen 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 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“.

---

<sup>6</sup> Die im Beschluss zum TPS 2019 vorgenommene „rechnerische“ Anpassung der Besetzungszahlen erfolgte auf Grundlage der im damaligen Antrag nicht berücksichtigten Leerfahrtenquote.

Die Hinzugezogene zu 16 kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2018, dass die Herleitung der Besetzungszahl von 201 Pkm / Trkm mit dem unterstellten Verhältnis 80 % Charter zu 20 % Nostalgie nicht sachgerecht sei. Die Antragstellerinnen führen in ihrer Antwort auf das siebte Anhörungsschreiben vom 05.12.2018 aus, dass sie eine manuelle Analyse zur Herleitung der segmentspezifischen Besetzung für das Segment „Charter-/Nostalgie“ auf Basis der Betriebsleistungen (Trassenkilometer) aus dem Jahr 2017 vorgenommen habe. Dabei sei anhand von Expertenwissen der regionalen Vertriebsmitarbeiter der Antragstellerinnen die Verkehre den Bereichen „Charter“ und „Nostalgie“ zugeordnet worden. Daraus ergäbe sich ein Verhältnis von 80 % für den Bereich „Charter“ und 20 % für den Bereich „Nostalgie“. Die Beschlusskammer hat in dem siebten Anhörungsschreiben vom 29.11.2018 darauf aufmerksam gemacht, dass bei Nostalgieverkehren entsprechend SNB Ziffer 6.2.1.2.7 teils spezielle Nachweise erforderlich sind und gefragt, ob anhand dieser Nachweise möglicherweise eine Aufteilung der erfassten Betriebsleistung in die beiden Einzelbereiche des Segments „Charter-/Nostalgie“ möglich wäre. Die Antragstellerinnen führen hierzu aus, dass eine weitere Analyse auf Basis spezieller Nachweise gemäß SNB Ziffer 6.2.1.2.7 – wie von der Beschlusskammer angeregt – derzeit nicht praktikabel sei.

Die von den Antragstellerinnen herangezogenen Daten berücksichtigen 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 „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 2020 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). Grundsätzlich haben die Antragstellerinnen die segmentspezifischen Umsätze je Reisendem des Vorjahres proportional mit dem durchschnittlichen segmentübergreifenden Wachstum des Umsatzes je Reisendem multipliziert. Dies begründen die Antragstellerinnen damit, dass beim Umsatz je Reisendem im Vergleich zum Vorjahr keine neuen Erkenntnisse zur Struktur zwischen den Marktsegmenten bekannt seien. Im Segment „Charter/Nostalgie“ wurde demgegenüber jedoch der Umsatz je Reisendem von den Antragstellerinnen auf 0,066 EUR / Pkm reduziert. Dieses Vorgehen begründen die Antragstellerinnen sowohl in ihrem Antrag als auch in der Antwort auf das siebte Anhörungsschreiben vom 05.12.2018 mit der Anwendung der höheren durchschnittlichen Besetzung, für deren Ermittlung empirische Werte auf Basis der Datenerhebung der Bundesnetzagentur zugrunde gelegt worden seien. In Summe sei für die Antragstellerinnen keine Veränderung des aggregierten Umsatzes je Trassenkilometer beobachtbar und damit wäre eine Anpassung des durchschnittlichen Umsatzes je Reisendem in entsprechendem Umfang auf 0,066 EUR / Pkm angemessen.

Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 teilen in ihren Stellungnahmen vom 17.10.2018 und 19.11.2018 mit, dass der vorgesehene Anstieg des Zugerlöses von 8,98 EUR /Trkm im TPS 2019 auf 13,31 EUR / Trkm im TPS 2020 nicht nachvollziehbar sei. Die manuelle Anpassung des Umsatzes je Reisenden auf 0,066 EUR / Pkm sei nicht sachgerecht und im Ergebnis bei einer unterstellten Besetzungszahl von 201 Personen überhöht. Zusätzlich sei die erhöhte

Leerfahrtenquote im Marktsegment „Charter/Nostalgie“ durch eine Reduktion der durchschnittlichen Besetzungszahl entgeltsenkend zu berücksichtigen. Die Hinzugezogene zu 12 macht mit Schreiben vom 18.10.2018 darauf aufmerksam, dass der vorgesehene Anstieg der Entgelthöhe für das Marktsegment „Charter/Nostalgie“ nicht einer in vergleichbarem Maße gestiegene Markttragfähigkeit entspreche.

Die Beschlusskammer hat die Darlegung der Antragstellerinnen anhand von Marktwerten plausibilisiert bzw. falsifiziert. Die Prüfung der Beschlusskammer war 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. Eine gesonderte Marktabfrage diesbezüglich war – anders als im Segment „Punkt-zu-Punkt“ (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.2) – nicht erforderlich, da im Rahmen der Markterhebung des Referats 702 der Bundesnetzagentur eine ausreichende Datengrundlage zur Plausibilisierung der Kennzahlen im Bereich „Charter“ und „Nostalgie“ vorliegt. Die Beschlusskammer hat mit einem Hinweisschreiben vom 10.12.2018 die Hinzugezogene zu 16 um Stellungnahme gebeten, falls aus ihrer Sicht die dem Antrag unterliegenden Daten zum segmentspezifischen Zugumsatz je Trkm (EUR / Trkm), der durchschnittlichen Besetzungszahl (Pkm / Trkm) und des Umsatzes je Reisenden (EUR / Pkm) für das Segment „Charter/Nostalgie“ in nicht unerheblichem Maße über- oder unterzeichnet wären. Für den Fall, dass ihre Kennzahlen nahelegen sollten, dass die genannten Werte vertiefter zu prüfen wären, hat die Beschlusskammer die Hinzugezogene zu 16 darum gebeten, ihre geleisteten Personenkilometer und Trassenkilometer sowie die erzielten Umsatzerlöse für den Bereich der Charterverkehre für die Jahre 2017 und – soweit bereits verfügbar – für 2018 getrennt nach Last- und Leerverkehren mitzuteilen. Die Hinzugezogene zu 16 hat im Rahmen ihrer Stellungnahme von 30.12.2018 auf eine Überlieferung dieser Daten verzichtet. Die Beschlusskammer schlussfolgert daher, dass die Hinzugezogene zu 16 die von den Antragstellerinnen unterstellten drei Inputgrößen im Grundsatz als vertretbar ansieht und sich ihre mögliche Kritik auf andere Punkte stützt. Der Vortrag der Antragstellerinnen zum Erlös je Pkm in Höhe von 0,066 EUR / Pkm im Segment „Charter/Nostalgie“ wird von der Beschlusskammer daher nicht beanstandet. Der sich ergebende entfernungsabhängige „rechnerische Zugerlös“ in Höhe von 13,31 EUR / Trkm ist aus Sicht der Beschlusskammer vertretbar.

Die Hinzugezogene zu 16 haben in ihren Stellungnahmen vom 19.11.2018 und 23.11.2018 ausgeführt, dass die absolute Markttragfähigkeit des Segments „Charter/Nostalgie“ nicht gegeben sei. Darüber hinaus erachten die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 in ihren Stellungnahmen vom 17.10.2018 und 19.11.2018 eine vertiefte Prüfung der Markttragfähigkeit gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG vor dem Hintergrund der beantragten Trassenpreiserhöhung als erforderlich. In der Anlage „Anlage 6c Beschreibung Vollkostenaufschläge“ beschreiben die Antragstellerinnen ihre Vorgehensweise bei der Durchführung des Marktausschlusstests, d. h. der Überprüfung der absoluten Tragfähigkeiten gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG. Danach dürfen die erhobenen Entgelte nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Im Rahmen der Überprüfung der absoluten Markttragfähigkeit referenzieren die Antragstellerinnen auf die Hinzugezogene zu 6 als den dominierenden Anbieter und die Hinzugezogene zu 8 als neuen Anbieter im SPFV. Die Antragstellerinnen argumentieren unter Hinweis auf die realisierten Umsatzsteigerungen, die gestiegenen Betriebsleistungen, den Markteintritt der Hinzugezogenen zu 8, das Fehlen von nennenswerten Marktaustritten sowie einem positiven EBIT bei der Hinzugezogenen zu 6, dass sich die Marktposition des

Fernverkehrs verbessert habe und die Tragfähigkeit des SPFV weiterhin gegeben sei. In Ergänzung bestätigen die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das siebte Anhörungsschreiben vom 05.12.2018, dass sie in der „Anlage 6c Beschreibung Vollkostenaufschläge“ nicht explizit auf die wirtschaftliche Situation der in dem Segment „Charter/Nostalgie“ verkehrenden Unternehmen eingegangen seien. Jedoch verweisen die Antragstellerinnen auf die Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 16 vom 07.11.2018, wonach die Hinzugezogene zu 16 selbst eine positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2018 aufzeige.

Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass mit der Genehmigung des Trassenentgelts in Höhe von 2,65 EUR / Trkm im Rahmen des TPS 2020 eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte zu erwarten ist. Für das Segment „Charter/Nostalgie“ wurde eine relative Tragfähigkeit nach Maßgabe des Ramsey-Boiteux Prinzips ermittelt, welches eine wohlfahrtsoptimale Allokation der Vollkosten sicherstellt. Eine Abweichung des Ramsey-Boiteux-Prinzips 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 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 im Beschluss zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_E, S. 53 und S. 60) dargelegt. Dazu wurde auch ausgeführt, dass die Preisbildungsregel nach Ramsey-Boiteux in Einzelfällen möglicherweise den Markteintritt weiterer EVU oder zusätzlicher Leistungen bestehender EVU verhindert, welche jedoch bei einem im Verhältnis zum Ramsey-Boiteux Verfahren niedrigeren Preisniveau mehr Transportleistungen anbieten würden. Dieser 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 Tragfähigkeit 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 und 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. Da Leistungen auch bei einem Entgeltniveau nach Ramsey-Boiteux im Segment „Charter/Nostalgie“ in signifikantem Maße und von einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen nachgefragt werden, sieht die Beschlusskammer derzeit keine Indikation für einen negativen Marktausschlusstest.

Des Weiteren führt die Hinzugezogene zu 16 in ihren Stellungnahmen vom 07.11.2018, 19.11.2018, 30.12.2018 und 18.01.2019 aus, dass die Preisbildung der Marktsegmente die nachteilige Behandlung bei der Trassenvergabe im Segment „Charter/Nostalgie“ nicht berücksichtige. Das Segment „Charter/Nostalgie“ könne die Trassen aufgrund ihrer bestehenden Marktbedingungen üblicherweise nicht im Netzfahrplan bestellen und sei auf Resttrassenkapazitäten angewiesen. Hierdurch käme es nach Ansicht der Hinzugezogene zu 16 zu einer im Mastermodell nicht berücksichtigten Schlechterstellung des Marktsegmentes „Charter/Nostalgie“. Dadurch würden die Antragstellerinnen die Vorgaben des § 56 Abs. 2 und 3 ERegG verletzen. Zusätzlich bemängelt die Hinzugezogene zu 16, dass das Trassenpreissystem der Antragstellerinnen keine Qualitätsparameter berücksichtige. Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit stelle eine wesentliche Einflussgröße für die Kosten des EVU dar. Daher schlägt die Hinzugezogene zu 16 vor, einen Qualitätsstandard für das Marktsegment einzuführen. Der Sollzustand wäre eine spezifische Durchschnittsgeschwindigkeit. Weiche die Trassenqualität von diesem Sollzustand ab, würde das Entgelt herabgesetzt. Die Antragstellerinnen teilen in ihren Stellungnahmen vom 27.11.2018 und 10.01.2019 die Auffassung der Hinzugezogenen zu 16, dass kurzfristigere Anmeldungen im Segment „Charter/Nostalgie“ im Gelegenheitsverkehr ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu anderen Verkehren im SPFV darstelle. Jedoch machen die Antragstellerinnen die Hinzugezogene zu 16 darauf aufmerksam, dass eine Bereinigung des Umsatzes je Trkm im Segment „Charter/Nostalgie“ um Mehrkosten, die durch geringere Durchschnittsgeschwindigkeiten aufgrund der Anmeldung im Gelegenheitsverkehr entstehen, nicht sachgerecht sei und der Logik des Eisenbahnregulierungsgesetzes widersprechen würde. In Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Kapazitäten würden aus Sicht der Antragstellerinnen die bestmöglichen Trassen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der EVU konstruiert. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten würden hierbei naturgemäß variieren, da z. B. Baumaßnahmen die verfügbare Kapazität begrenzen könnten. Zudem würden die zur Entgeltbemessung ermittelnden Parameter wie z. B. die Endkundenelastizität aus der Sicht der Antragstellerinnen bereits die Anforderungen und Dienstleistungsqualitäten der jeweiligen Marktsegmente zugrunde legen. Für das Segment „Charter/Nostalgie“ bedeutete dies, dass sich die Nachfrager bereits aus preissensibleren Freizeitreisenden zusammensetzen würden, die aber auch eine niedrigere Zuggeschwindigkeit als Markterwartung an dieses Segment herantragen würden.

Aus Sicht der Beschlusskammer sind die Entgelte mittels der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs und der ermittelten Markttragfähigkeit zu bilden. Eine Abweichung des Ramsey-Boiteux-Prinzips innerhalb der Preisbildung würde – wie bereits ausgeführt – zu einer suboptimalen Verteilung der Vollkostenaufschläge führen. Eine wie von der Hinzugezogenen zu 16 geforderte Anpassung der Preisbildung um Qualitätsaspekte, wie der Fahrplanqualität oder der Durchschnittsgeschwindigkeit, sieht die Beschlusskammer in dem gegebenen gesetzlichen Rahmen als nicht geboten. Vielmehr sind Aspekte wie z. B. der Fahrplanqualität im Rahmen der Trassenvergabe zu klären. Zudem teilt die Beschlusskammer die Ansicht der Antragstellerinnen, dass die zur Entgeltbemessung ermittelnden Parameter bereits die Anforderungen und Dienstleistungsqualitäten der jeweiligen Marktsegmente berücksichtigen. In der Preiselastizität der Nachfrage ist demnach auch eine niedrigere Zuggeschwindigkeit als Markterwartung an dieses Segment bereits inkludiert.

Des Weiteren führen die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 in ihren Schreiben vom 21.12.2018 und 18.01.2019 sowie die Hinzugezogene zu 16 in ihrem Schreiben vom 30.12.2018 aus, dass eine Berücksichtigung der segmentspezifischen Kostenstruktur bei der Bestimmung der Tragfähigkeit erforderlich sei. Die Hinzugezogene zu 16 erläutert, dass bei der Ermittlung der Preisreagibilität im Segment „Charter/Nostalgie“ die Verteilung der marktsegmentspezifischen Fixkosten auf signifikant weniger Fahrtage keinen Eingang finden würde. Des Weiteren könne aus Sicht der Hinzugezogenen zu 16 der Fuhrpark der im Segment „Charter“ tätigen Unternehmen nicht in anderen Segmenten eingesetzt werden, um somit eine Fixkostendegression zu erreichen. Die Antragstellerinnen teilen hierzu in ihrer Stellungnahme vom 10.01.2019 mit, dass durch Einbeziehung des segmentspezifischen Anteils der „Trassenkosten am Umsatz“ eine Berücksichtigung der segmentspezifischen Kostenbestandteile im Ramsey-Boiteux-Modell bei der Ermittlung der Tragfähigkeit stattfinden würde. Die von der Hinzugezogenen zu 16 vorgebrachten Berechnungen würden demgegenüber jedoch auf betriebswirtschaftlichen Entscheidungen des jeweiligen Unternehmens basieren und könnten keinen Einfluss auf die Höhe der Trassenentgelte haben. Ein Angebot von Verkehrsleistungen mit einer negativen Kosten-Erlös-Struktur würde nach Ansicht der Antragstellerinnen gemäß dieser Logik zu immer weiter sinkenden Trassenentgelten führen und damit Anreize setzen, Kosten zu erzeugen, um Einfluss auf die Trassenentgelte zu nehmen.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist eine wie von den Hinzugezogenen zu 8, zu 14 und zu 16 geforderte 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 eines Unternehmens nicht zwingend mit der Auslastungssituation eines Marktsegmentes übereinstimmt und die Kenngröße „Auslastung von Wagenmaterial“ eine problematische Bemessungsgröße darstellen kann. Ein Großteil der im Charterverkehr tätigen Unternehmen bietet Dienstleistungen in verschiedenen Segmenten an. Möglicherweise dient dieses Vorgehen auch dazu, das Wagenmaterial 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.

Insgesamt steigt der beantragte Preis im Segment „Charter/Nostalgie“ von 2,11 EUR je Trkm im TPS 2019 auf 2,58 EUR je Trkm im TPS 2020. Dies entspricht einer Steigerungsrate von 22,3 %. Die Hinzugezogene zu 16 führt in ihren Stellungnahmen vom 07.11.2018, 19.11.2018 und 23.11.2018 aus, dass der vorgesehene Anstieg des Trassenpreises gegen die Regelung der SNB 2020 Ziffer 6.6.4 verstoße, da Preiserhöhungen von lediglich 1,8 % bis 2,8 % pro Jahr vorgesehen seien. Die Antragstellerinnen teilen hierzu in ihrer Stellungnahme vom 27.11.2018 mit, dass in Ziffer 6.6.4 der SNB 2020 die Absicht festgehalten worden sei, eine Preisdynamisierung bis einschließlich 2021 in einer Bandbreite von 1,8 % bis 2,8 % vornehmen zu wollen. Ziffer 6.6.4 beziehe sich jedoch nicht auf einzelne Marktsegmente, sondern auf die gesamte Preisentwicklung. Dementsprechend wäre auch der Hinweis in den SNB 2020: „dabei kann die Wirkung nach Marktsegmenten differenzieren“ zu verstehen.

Die Beschlusskammer erachtet die Ausführungen der Antragstellerinnen als nachvollziehbar und sieht daher in der Preiserhöhung im Segment „Charter/Nostalgie“ keinen Verstoß gegen die Ausführungen in den SNB 2020 Ziffer 6.6.4. Im Vergleich zu dem von den Antragstellerinnen beantragten Preis im TPS 2019 in Höhe von 2,52 EUR je Trkm steigt der Trassenpreis im TPS 2020 um rund 2,4 % auf (beantragt) 2,58 EUR je Trkm. Hätte die Beschlusskammer im TPS 2019 keine Reduktion des Trassenpreises vorgenommen, läge auch die Preissteigerung im Segment „Charter/Nostalgie“ in der in den SNB 2020 Ziffer 6.6.4 definierten Bandbreite der vorgesehenen Preissteigerungen.

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 2,65 EUR / Trkm zu genehmigen. Trotz der spürbaren Erhöhung des Trassenpreises gegenüber dem TPS 2019 bleibt das Segment „Charter/Nostalgie“ im TPS 2020 weiterhin das günstigste Marktsegment im Bereich des SPFV. Der genehmigte Preis dürfte in aller Regel zudem weiterhin deutlich unter dem Preisniveau für Charterverkehre aus dem angebotsorientierten TPS 2017 und vorangegangenen Entgeltssystemen liegen. Dies mag auch als deutlicher Hinweis darauf gewertet werden, dass mit der Genehmigung keine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Marktsegmentes zu erwarten ist.

### **II. 3.3.3.2 Vollkostenaufschlag Segment Punkt-zu-Punkt**

Das Trassenentgelt für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ wird abweichend von der Antragstellung (4,20 EUR / Trkm) in Höhe von 3,41 EUR / Trkm genehmigt. Im Übrigen wird die Genehmigung versagt. Der Vollkostenaufschlag reduziert sich nach Anpassung der Beschlusskammer auf 2,159 EUR / Trkm (anstelle von 2,949 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 224 Pkm / Trkm und einem unterstellten Umsatz je Personenkilometer (Yield) von 0,092 EUR / Pkm.

Im Rahmen des Verfahrens zum TPS 2019 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 Genehmigungsantrag 2020 haben die Antragstellerinnen im Segment „Punkt-zu-Punkt“ die für die Preisherleitung wesentlichen Kenngrößen „Zugbesetzung“ und „Yield“ methodisch analog zum Verfahren TPS 2019 ermittelt und die empirischen Befunde der Beschlusskammer aus dem Vorverfahren (TPS 2019) außer Acht gelassen.

Im Rahmen des Entgeltgenehmigungsverfahrens 2020 wurden außerdem folgende Aspekte bezüglich des Vollkostenaufschlags im Segment „Punkt-zu-Punkt“ mit den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 sowie der Hinzugezogenen zu 13 diskutiert:

- Inwiefern – in Einklang mit der Vorgehensweise zum TPS 2019 – auch im TPS 2020 die Festlegung der Kenngrößen „Besetzungszahl“ und „Yield“ auf Basis empirischer Daten der im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ tätigen Unternehmen erfolgen solle.
- Wie – falls man empirische Daten zu Grunde lege – mit dem bereits im TPS 2019 diskutierten Thema des „eingeschwungenen Zustands“ umzugehen sei.
- Ebenso wurde bei der Festlegung auf Basis von empirischen Daten diskutiert, wie man mit den Ticketerlösen aus Aufschlägen für Übernachtungsleistungen umzugehen habe.
- Darüber hinaus wurde über die Datenqualität und Belastbarkeit der von den Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 sowie der Hinzugezogenen zu 13 zur Verfügung gestellten Daten diskutiert.
- Außerdem wurde neben dem Thema der relativen Tragfähigkeit auch die Thematik der absoluten Tragfähigkeit des Marktsegments „Punkt-zu-Punkt“ diskutiert.

Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 legen in ihrem Schriftsatz vom 15.10.2018 dar, dass der durchschnittliche Umsatz pro Trassenkilometer im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ erheblich niedriger sei, als von den Antragsstellerinnen unterstellt. Es sei aus Sicht der Hinzugezogenen nicht plausibel, dass der Umsatz je Personenkilometer mit 0,092 EUR identisch sein solle mit demjenigen im Marktsegment „Metro-Tag-Min“. Die Annahme identischer Zahlungsbereitschaft der Endkunden in den Marktsegmenten „Metro“ und „Punkt-zu-Punkt“ sei verfehlt. In Anbetracht der zahlreichen Beschränkungen des Marktsegments „Punkt-zu-Punkt“ (u.a. keine Anschlüsse und kein Takt) sei es abwegig anzunehmen, dass die Endkunden trotzdem bereit sein sollten, denselben Preis für ihr Ticket (je Pkm) zu zahlen wie im Marktsegment „Metro“. Außerdem werde eine konkrete Herleitung des Umsatzes je Personenkilometer für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ in der Anlage 6c zum Antrag vermisst. Es werde lediglich behauptet, dass der Geschäftsbericht der Hinzugezogenen zu 6 als repräsentativ für den gesamten SPFV angesehen werden könne. Dem müsse aus Sicht der



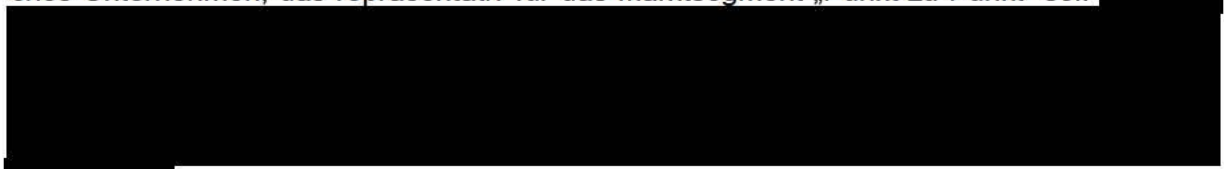
Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 jedenfalls für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ widersprochen werden. Auch die Herleitung der Besetzungszahlen im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ sei nicht nachzuvollziehen. Die Antragstellerinnen würden die korrigierende Festsetzung der Beschlusskammer aus dem Vorjahr ignorieren und schrieben ihre eigenen Besetzungszahlen aus dem Vorjahr mit dem Umsatzwachstum der Hinzugezogenen zu 6 fort. Dagegen spräche, dass die Geschäftstätigkeit der Hinzugezogenen zu 6 nicht als repräsentativ für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr angesehen werden könne. Eine sachgerechte Ermittlung des Zugumsatzes / Trkm sei nicht möglich, wenn rein fiktive Besetzungszahlen zugrunde gelegt werden würden. Richtig an den Annahmen der Antragstellerinnen sei somit lediglich, dass die Erwartungen der Hinzugezogenen zu 8 hinsichtlich des Fahrgastwachstums im Jahr 2018 erheblich übertroffen worden wären. Aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Zahlungsbereitschaft der Endkunden im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ läge der Zugumsatz aber dennoch erheblich niedriger, als von den Antragstellerinnen unterstellt. Für Zwecke der Entgeltermittlungen seien daher die von den Hinzugezogenen für das Verfahren aufbereiteten Ist-Zahlen für die Jahre 2016 bis 2018 repräsentativ für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“.

Bezogen auf die Frage, ob auch im TPS 2020 die Kenngrößen „Besetzungszahl“ und „Yield“ auf Basis empirischer Daten festgelegt werden sollen, erweitern die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 ihre Stellungnahme vom 15.10.2018 in der Stellungnahme vom 09.11.2018 und vom 11.02.2019 dahingehend, dass eine Verwendung von empirischen Daten für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ auf Grundlage der Jahre 2017 und 2018 für die Bestimmung der Vollkostenaufschläge sachgerecht sei. Die Hinzugezogenen schreiben außerdem, dass analog zu der Auffassung der Antragstellerinnen im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ keine Adjustierung der empirischen Daten aus 2017 und 2018 für einen etwaigen zukünftigen Hochlauf vorzunehmen sei. Da eine Berücksichtigung zukünftiger Umsatzsteigerungen auch in den anderen Marktsegmenten nicht erfolge, dürfte dies auch im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ nicht stattfinden. Nur so sei sichergestellt, dass für alle Marktsegmente ein einheitlicher Betrachtungszeitraum zugrunde gelegt werde. Dies sei bei der Berechnung des Vollkostenaufschlags nach relativer Markttragfähigkeit entscheidend. Eine Fortschreibung und Dynamisierung der im Beschluss zum TPS 2019 festgesetzten Werte wäre hingegen nicht sachgemäß. Denn diese Werte würden einen etwaigen zukünftigen Hochlauf auf einen „eingeschwungenen Zustand“ berücksichtigen. Es sei nicht sachgerecht, beim Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ – anders als bei den übrigen Marktsegmenten – einen etwaigen zukünftigen Hochlauf bereits einzupreisen. Zum anderen dürfte der Hochlauf jedenfalls nicht nochmals dynamisiert werden, da er ohnehin erst einen zukünftigen Zielzustand abbilde. Soweit das Mastermodell zur Anwendung gelange, seien daher die empirischen Werte zugrunde zu legen, die in der Stellungnahme vom 15.10.2018 für die Jahre 2017 und 2018 mitgeteilt wurden. Entgegen dem Vorbringen der Antragstellerinnen in deren Schreiben vom 02.11.2018 seien die mitgeteilten Werte valide und plausibel.

Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 schreiben bezüglich der Berücksichtigung von Aufschlägen für Übernachtungsleistungen in ihrer Stellungnahme vom 19.11.2018, dass, insoweit Nachtzüge nicht ausschließlich dem Segment „Nacht“ zugeordnet werden könnten, für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ jedenfalls nur der auf dem Tagabschnitt generierte Endkundenumsatz von Nachtzügen berücksichtigt werden solle. Falls eine solche abschnittsweise Differenzierung mangels Daten nicht möglich sei, solle jedenfalls eine Annäherung versucht werden. Dazu seien die Daten der „reinen“ Punkt-zu-Punkt-Verkehre, die mit der Stellungnahme vom 09.11.2018 übersandt worden seien, auf die Trkm im Tagabschnitt der Nachtzüge zu extrapolieren. Denn es seien aus Sicht der Hinzugezogenen keine Anhaltspunkte er-

sichtlich, weshalb in einem Nachtzug mit wenigen Sitzwagen mehr Umsatz / Trkm mit Tagreisenden erzielt werden könne als in einem speziell auf Tagreisende ausgerichteten Punkt-zu-Punkt-Verkehr. In jedem Fall sei der Übernachtungs- und ggf. Autotransportumsatz von Nachtzügen herauszurechnen. Zum einen sei ein solches Vorgehen bereits innerhalb des Marktsegments „Nacht“ sachgerecht. Zum anderen werde kein Tagreisender einen Schlaf- oder Liegewagen mit Übernachtung und Frühstück buchen. Auch ein Autotransport zwischen zwei Taghalten sei (soweit dies überhaupt möglich sei) jedenfalls nicht relevant, da es tagsüber für die allermeisten Endkunden sinnvoller sei, das Auto selbst zu fahren als im Zug mitzuführen. Der Übernachtungs- und ggf. Autotransportumsatz könne daher jedenfalls nicht dem Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ zugerechnet werden.

Zur Thematik der absoluten Markttragfähigkeiten im Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ nehmen die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 in ihren Schreiben vom 15.10.2018, 09.11.2018, 19.11.2018 sowie 21.12.2018 Stellung. Aus Sicht der Hinzugezogenen sei eine vertiefte Prüfung der Markttragfähigkeit gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG erforderlich. Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 reichen daher als Anlage 2 zu der Stellungnahme vom 09.11.2018 eine typisierte Modellrechnung ein. Die Modellrechnung betrachte dabei ein durchschnittliches Unternehmen, das repräsentativ für das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ sei.



Der im Segment „Punkt-zu-Punkt-Verkehr“ nach relativer Tragfähigkeit ermittelte Vollkostenaufschlag sei demnach im zweiten Schritt gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zu begrenzen.

Die Hinzugezogene zu 13 schreibt bezüglich der Berücksichtigung von Aufschlägen für Übernachtungsleistungen in der Stellungnahme vom 21.11.2018, dass bei der Berücksichtigung der Aufpreise für Liege- und Schlafwagen sich die Situation ergäbe, dass Umsätze von Nachtreisenden bei der Markttragfähigkeit des Segments „Punkt-zu-Punkt“ mitberücksichtigt werden. Dies würde die Homogenität des Segments in Frage stellen, da dann Umsätze von Über-Nacht-Reisenden zur Berechnung der Markttragfähigkeit von Punkt-zu-Punkt-Verkehren herangezogen werden würden. Dies würde sowohl die zeitliche als auch die endkundenspezifische Abgrenzung der beiden Marktsegmente beeinträchtigen. Vor allem vor dem Hintergrund des dargestellten geringen Anteils der Punkt-zu-Punkt-Reisenden in den Nachtreisezügen der Hinzugezogenen zu 13 würde eine von allen Marktteilnehmern unerwünschte Verzerrung der Segmente entstehen.

Die Antragstellerinnen nehmen bezüglich der Nichtbeachtung der im TPS 2019 von der Beschlusskammer festgelegten Kenngrößen mit der Antwort auf die vierte Anhörung mit Schreiben vom 02.11.2018 Stellung. Die Erkenntnisse aus dem Genehmigungsverfahren zum TPS 2019 wiesen zwar auf eine höhere Besetzung als die von den Antragstellerinnen angenommene Besetzung hin, demgegenüber sei jedoch durch die Beschlusskammer ein niedrigerer Umsatz je Personenkilometer gegenüber dem von den Antragstellerinnen angesetzten Umsatz je Personenkilometer festgelegt worden. Öffentliche Aussagen des größten Anbieters im Punkt-zu-Punkt-Segment wiesen aber auf ein erhebliches Wachstum der Fahrgastzahlen und mithin auch des Umsatzes je Trassenkilometer hin. Vor diesem Hintergrund sei der im Antrag unterstellte Umsatz je Trassenkilometer in Höhe von 20,48 EUR / Trkm plausibel. Bezüglich der Festlegung der Kenngrößen „Besetzungszahl“ und „Yield“ auf Basis empirischer Daten schreiben die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 02.11.2018 ferner,



dass eine empirische Abfrage der entsprechenden Daten für die Jahre 2017 und 2018 analog zum Vorgehen im TPS 2019 erforderlich sei, falls die Beschlusskammer eine andere Festlegung in Betracht ziehe. Eine Dynamisierung der empirischen Werte für die Jahre 2017 und 2018 sei hingegen nicht notwendig, da die Daten für die übrigen SPFV-Segmente ebenfalls lediglich auf dem Jahr 2017 und den bisherigen Erkenntnissen aus dem 1. Halbjahr 2018 beruhen würden.

Den Antragstellerinnen wurden im Rahmen der achten Anhörung die zu verwendenden empirischen Daten mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Die Antragstellerinnen nehmen in der Antwort auf die achte Anhörung vom 12.12.2018 zu der Datenqualität und Belastbarkeit der verwendeten empirischen Daten Stellung.

[REDACTED]

Empirische Erhebungen des Bundesamts für Güterverkehr stünden dem entgegen. So wiese die Erhebung des Bundesamts für Güterverkehr für 2015 einen Umsatz je Personenkilometer in Höhe von ca. 0,09 EUR für den Fernbus aus. Für 2017 lägen die Umsätze je Personenkilometer zwischen ca. 0,038 EUR (Angebotspreis) und 0,099 EUR (Normalpreis) beim Fernbus.

[REDACTED]

Dies würde durch die Hinzugezogene zu 8 sogar in einem öffentlichen Interview selbst bestätigt werden: „Mit unseren Tickets wollen wir definitiv deutlich unter den ICE-Preisen und knapp über den Preisen des Flixbus liegen.“<sup>7</sup>

[REDACTED]

Zur Verwendung der empirischen Daten sei es aus Sicht der Antragstellerinnen im Gegensatz zur ihrer Stellungnahme vom 02.11.2018 aufgrund der angeführten Argumente und einer zusätzlichen hohen Varianz der Umsätze in den verschiedenen Jahresscheiben daher auch denkbar, ähnlich wie im Vorjahr, einen im eingeschwungenen Marktgleichgewicht erreichbaren Umsatzerlös bei der Bestimmung der Tragfähigkeit zu berücksichtigen.

[REDACTED]

---

<sup>7</sup> <https://www.businessinsider.de/flixtrain-chef-im-interview-autonome-zuege-werden-unweigerlich-kommen-2018-9> (abgerufen am 21.01.2019)

Der dem Genehmigungsantrag unterstellte Erlös in Höhe von 20,48 EUR / Trkm sei daher plausibel.

Bezüglich der Frage der Berücksichtigung der Erlöse aus Aufschlägen für Übernachtungsleistungen nehmen die Antragstellerinnen wie folgt Stellung (vgl. Stellungnahme auf die achte Anhörung vom 12.12.2018): Die Heranziehung lediglich einzelner Umsatzbestandteile aus den empirischen Daten sei nicht sachgerecht. Das Angebots- und Ticketingkonzept der EVU sei eine unternehmerische Entscheidung der EVU und sollte keine positiven oder negativen Einflussmöglichkeiten auf die Trassenentgeltherleitung mit sich bringen.

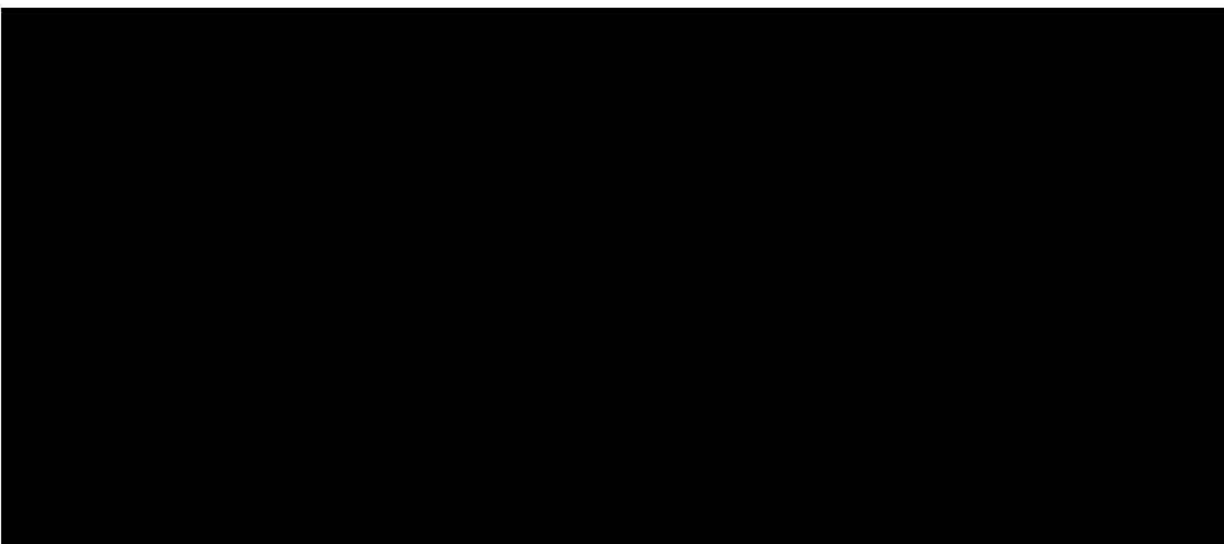
Bezüglich der Frage des Marktausschlusstests („absolute Markttragfähigkeit“) im Segment Punkt-zu-Punkt verweisen die Antragstellerinnen mit Antwortschreiben vom 05.12.2018 zur fünften Anhörung auf die entsprechenden Ausführungen in ihrem Genehmigungsantrag. Sie legen zudem dar, dass die Hinzugezogene zu 8 ihr Angebot ausgeweitet habe und aktuelle Fahrgastprognosen der Hinzugezogenen zur 8 nach deren eigener Aussage ursprüngliche Planungen übertroffen hätten.

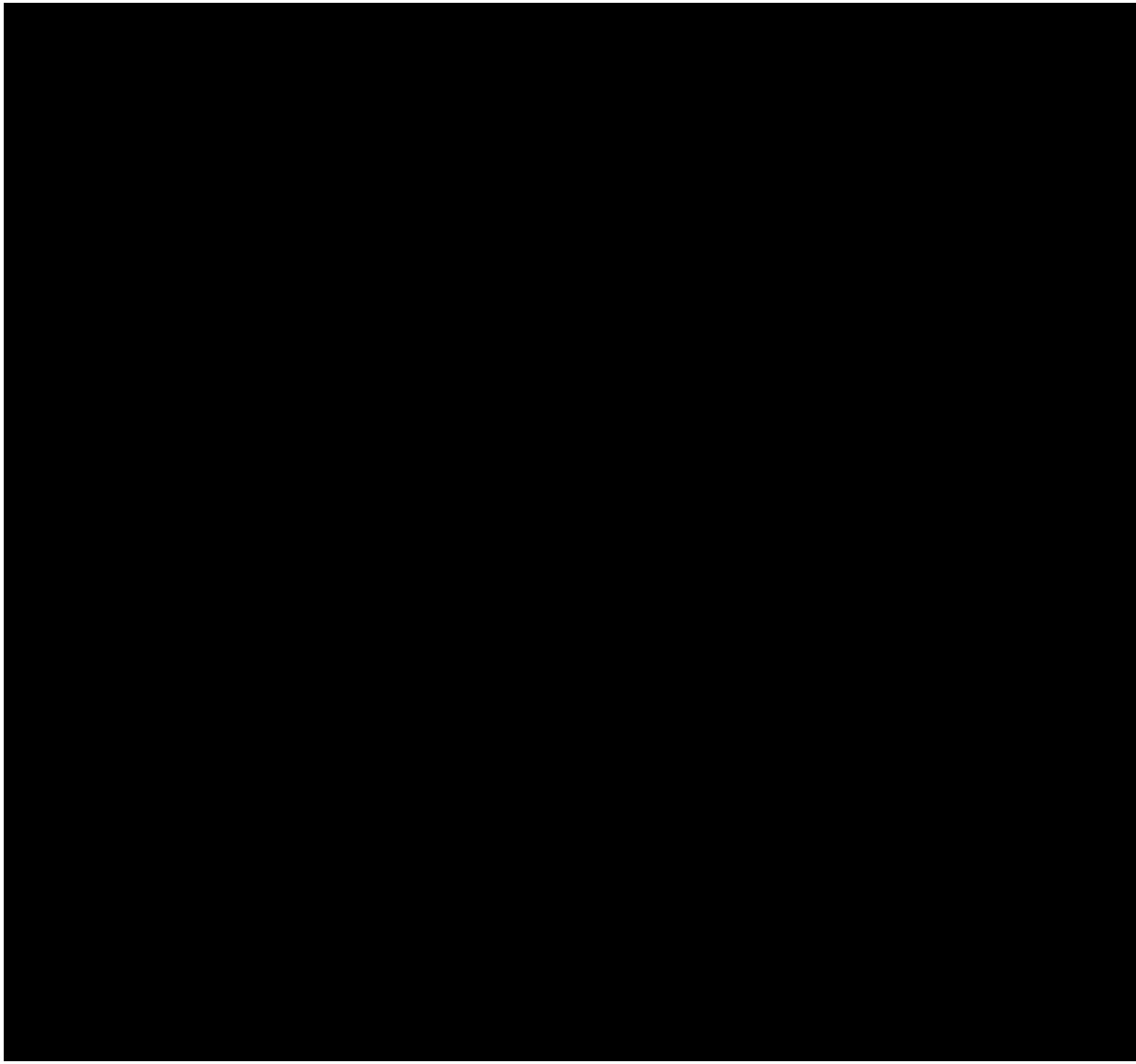
Die Antragstellerinnen führen aus, dass die absolute Markttragfähigkeit für das Segment Punkt-zu-Punkt aus ihrer Sicht gegeben sei.


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 9) der Rechengrößen (Zugbesetzung und Yield) im vorliegenden durchzuführen ist. Im Ergebnis liegt dadurch der durch die Beschlusskammer ermittelte Zugerlös (Zeile B) unter dem von den Antragstellerinnen unterstellten 20,48 EUR / Trkm (Zeile A).

**Tabelle 9 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt**

Zeile	Grundlage	Yield [€/Pkm]	Zugbesetzung [Pkm/Trkm]	Zugerlös [€/Trkm]
A	Antragstellerinnen	0,092	224	20,48
B				





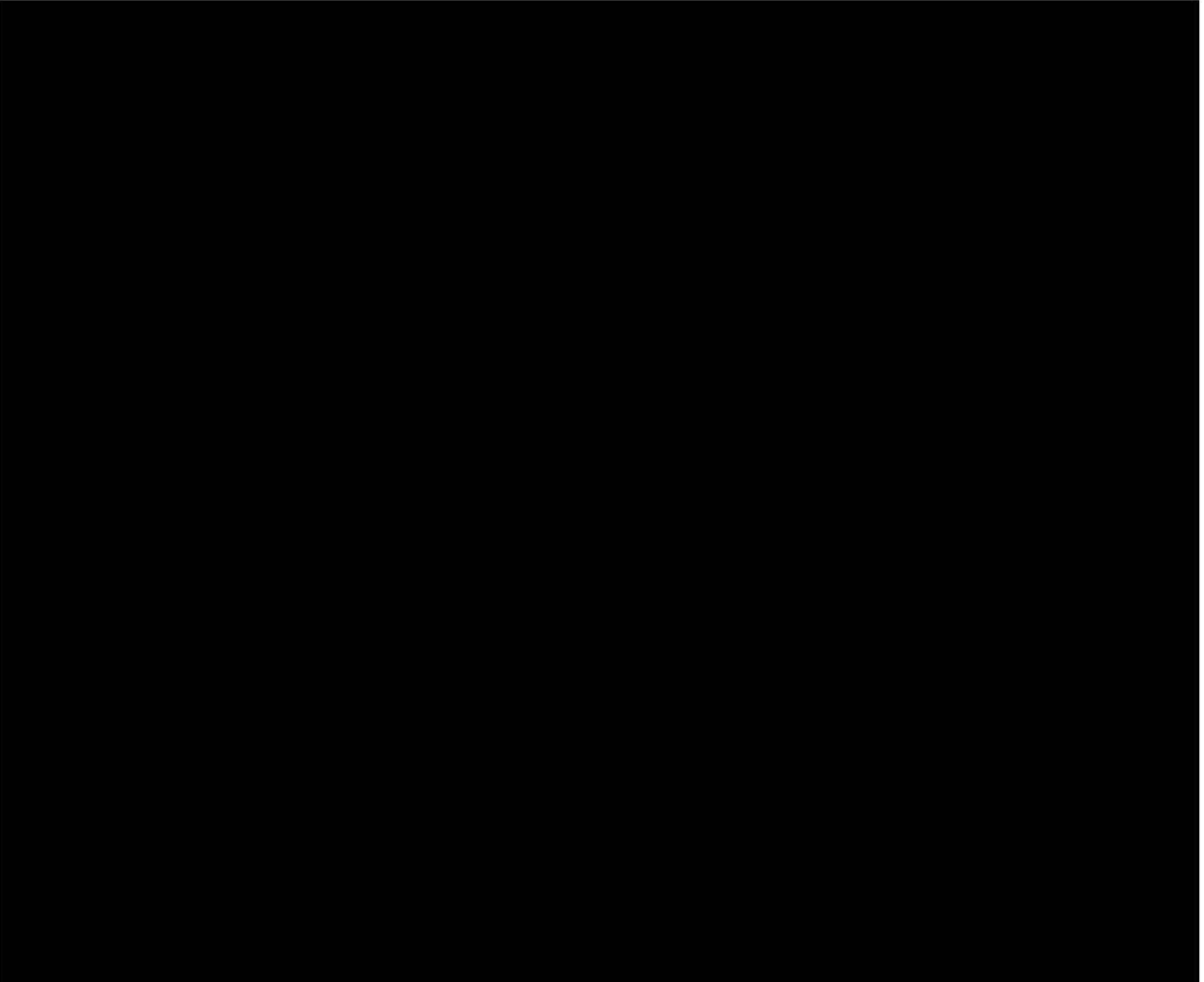
Die Beschlusskammer ist auch den Bedenken der Antragstellerinnen mit Bezug auf den Abgleich von Yield und Ticketpreisen durch eine eigene Sichtung von Ticketpreisen zur Plausibilisierung der eingereichten Daten nachgegangen. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass die Hinzugezogenen zu 8 für den Zeitraum zwischen dem 07.01.2019 und dem 31.03.2019 Fahrten zum Preis für 2,19 EUR, bei Buchungen bis zum 14.12.2018, für eine Vielzahl von Fahrten (bspw. Berlin nach Stuttgart oder von Köln nach Hamburg) angeboten hat.<sup>8</sup> In diesem konkreten Fall handelte es sich aus Sicht der Beschlusskammer jedoch um eine Sonderaktion von der Hinzugezogenen zu 8. Es hat sich aber bei weiterer Sichtung von Ticketpreisen ergeben, dass Tickets regelmäßig bereits zu einem Preis von unter 10 EUR angeboten werden, soweit der Reisetag bspw. mehr als vier Wochen nach der Buchungsanfrage liegt.<sup>9</sup> Die Beschlusskammer hält einen gegenüber dem Genehmigungsantrag niedrigeren Ansatz hier zudem auch qualitativ für gut begründet. Anbieter im Segment „Punkt-zu-Punkt“ bieten im Vergleich zu den übrigen Segmenten des SPFV in der Regel ein reduziertes Angebot (kein Netzangebot) an. 

---

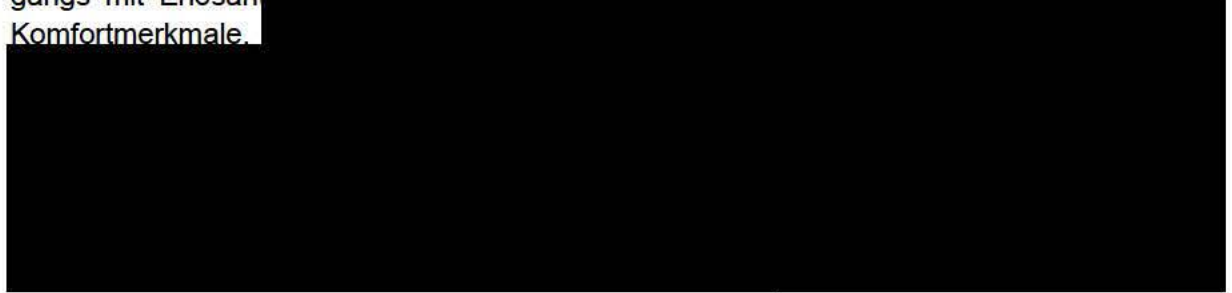
<sup>8</sup> <http://www.reisereporter.de/artikel/6619-preis-wahnsinn-flixtrain-tickets-ab-2-19-euro-fuer-zugfahrten-durch-ganz-deutschland> (abgerufen am 08.01.2019).

<sup>9</sup> Abfrage am 04.01.2019, Reisetag 05.02.2019, Relation Berlin nach Stuttgart.





Auch im Marktsegment „Punkt zu Punkt“ herrscht im aktuellen Genehmigungsverfahren kein einheitliches Meinungsbild zwischen den Verfahrensbeteiligten bei der Beurteilung des Umgangs mit Erlösant  
Komfortmerkmale.



Im Ergebnis hat die Beschlusskammer einen Zugerlös von   
Yields ermittelt.



Die von den Antragstellerinnen für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ hergeleitete individuelle Endkundenelastizität ist von der Beschlusskammer nicht beanstandet worden. Diese wird u.a. determiniert durch den Reisezweck. Bezugnehmend auf die Ausführungen der Hinzugezogenen ist in dem Modell der Antragstellerinnen zwischen dem Reisezweck bzw. den Gruppen „Gewerblich“, „Pendler“ und „Freizeit“ unterschieden worden. Die unterstellte Aufteilung für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ in 10 % Gewerblich und 90 % Freizeit sowie die methodische Herleitung der Endkundenelastizität ist plausibel und kann daher durch die Beschlusskammer akzeptiert werden.

Bezüglich der Frage des sog. „Marktausschlusstests“ nach § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG ist die Beschlusskammer der Auffassung, dass die entsprechenden Voraussetzungen für eine Preisbegrenzung auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes zuzüglich einer Rendite im Segment „Punkt-zu-Punkt“ nicht gegeben sind.<sup>10</sup> Die Beschlusskammer folgt insofern nicht den entsprechenden Ausführungen der Hinzugezogenen zu 8 und zu 14. Die Beschlusskammer sieht keine Hinweise darauf, dass mit der Genehmigung des Trassenentgelts in Höhe von 3,41 EUR / Trkm im Rahmen des TPS 2020 eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Segments zu erwarten ist. Die Hinzugezogene zu 8 selbst gibt etwa in einer Pressemitteilung vom August 2018<sup>11</sup> an, dass ihre bisherigen Erwartungen zur Einführung des Angebots übertroffen worden seien und sie im Jahr 2019 neue Verbindungen aufnehmen wolle. Diese Aussagen sind aus Sicht der Beschlusskammer auch vor dem Hintergrund zu werten, dass die Festlegung zum Trassenentgelt im TPS 2020 mit 3,41 EUR / Trkm unterhalb der entsprechenden Festlegung zum TPS 2019 (3,82 EUR / Trkm) und nochmals deutlich unterhalb des zum Zeitpunkt der Pressemitteilung geltenden Preises des TPS 2018 (4,0 EUR / Trkm) liegt.

Auch die Modellrechnung der Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 vermag nicht dahingehend zu überzeugen, dass das genehmigte Entgelt eine Nutzung der Schienenwege durch Marktteilnehmer der Segmentes „Punkt-zu-Punkt“ ausschließen würde. Neben der Frage der Repräsentativität der „typisierten“ Daten für das komplette Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ – in dem neben den genannten Hinzugezogenen u. a. die nicht in der Modellrechnung berücksichtigte Hinzugezogene zu 13 in erheblichem Maße Trassen nachfragt – sieht die Beschlusskammer in der vorliegenden Modellrechnung weitere Schwächen. So basieren aus Sicht der Beschlusskammer etwa die Ermittlung der Kosten und des Erlöspotentials auf unterschiedlichen Ansätzen.

Selbst wenn ein Teil der Auslastungssteigerung gegenüber den Abschätzungen aus dem Verfahren zum TPS 2019 mit Niedrigpreisangeboten zum Markteinstieg zusammenhängen mag, dürfte nach Auffassung der Beschlusskammer vor

<sup>10</sup> Für weitere grundsätzliche Ausführungen zum Thema der absoluten Tragfähigkeiten bzw. des Marktausschlusstests vgl. Abschnitt II. 3.3.3.1.

<sup>11</sup> Vgl. <https://www.flixbus.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/flixtrain-verdoppelt-angebot> (abgerufen am 08.01.2018)



dem Hintergrund der aktuellen Informationen potentiell von einem signifikant höheren Erlöspotential auszugehen sein, als in der Modellrechnung der Hinzugezogenen unterstellt. Selbst mit den Niedrigpreisangeboten scheint aber eine Kostendeckung nach Aussage der Hinzugezogenen zu 8 denkbar

Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 hatten mit Schreiben vom 09.11.2018 selbst dargelegt, dass für die Frage des Marktausschlusstests grundsätzlich die mittelfristige Perspektive (hier: Modellrechnung) entscheidend sei.

Die Beschlusskammer sieht daher auch nach Prüfung der Modellrechnung der Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 keine Indikationen für einen negativen Marktausschlusstest. Die Anpassung der Berechnungsparameter des Vollkostenaufschlags trägt der adäquaten Abbildung der relativen Tragfähigkeit für das Segment „Punkt-zu-Punkt“ Rechnung.

#### **II. 3.3.3.3 Vollkostenaufschlag Segment Nacht**

Die Ermittlung des Vollkostenaufschlags für das Segment „Nacht“ ist nicht zu beanstanden. Für das Segment „Nacht“ ergibt sich demnach ein Vollkostenaufschlag in Höhe von 1,419 EUR / Trkm. Die Abweichung gegenüber dem im Genehmigungsantrag ausgewiesenen Vollkostenaufschlag (1,369 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).

Das Marktsegment „Nacht“ umfasst Schienenpersonenfernverkehre, die im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr verkehren. Ausgenommen sind Lok-/Leerfahrten sowie Charter- und Nostalgieverkehre. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird unter Ziffer II. 3.3.1.2 diskutiert. Die Antragstellerinnen haben zur Herleitung des Vollkostenaufschlages für dieses Segment u. a. auf die öffentlich verfügbaren Daten der Hinzugezogenen zu 6 zurückgegriffen und auf Grundlage dieser Größen die notwendigen Daten für das sogenannte Mastermodell<sup>13</sup> hergeleitet. Die Hinzugezogene zu 6 bietet zahlreiche Verbindungen an, die auch innerhalb des relevanten Zeitraums von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr verkehren. 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.

Die Hinzugezogene zu 13 führt mit Schreiben vom 17.10.2018 aus,

Ihr Tarifsystem für Schlaf- und Liegewagen sei auf Globalpreisen kalkuliert. Sowohl der Fahrpreis als auch Aufpreise für Schlaf- und Liegewagen

<sup>12</sup> <http://www.reisereporter.de/artikel/6619-preis-wahnsinn-flixtrain-tickets-ab-2-19-euro-fuer-zugfahrten-durch-ganz-deutschland> (abgerufen am 08.01.2019).

<sup>13</sup> Anlage 6c Anhang 7 zum Genehmigungsantrag.



(z. B. für Betten, Stewards etc.) seien im Ticketpreis inkludiert. Es sei daher angezeigt, die Aufpreise als segmentspezifische Erlöse bei der Umsatzermittlung für Schlaf- und Liegewagen zu bereinigen. Es müsse für die Zugerlösbestimmung als Berechnungsgröße für den Vollkostenaufschlag auf die „reinen“ Fahrpreise abgestellt werden. Eine Berücksichtigung der weiteren Erlöse (Aufpreisen für Schlaf- und Liegewagen sowie Betreuungskosten) würde bei der Ermittlung der relativen Markttragfähigkeit für die Trassengebühren zu einer Überbelastung der Nachtzüge und aufgrund der hohen segmentspezifischen Elastizitäten für die „produktspezifisch unablässigen Hotel- und Gastronomieleistungen“ zu einem Nachfragerückgang und damit mittelfristig zu einer Aufgabe des Angebotes führen. Die Hinzugezogenen zu 8 und 14 stellen in ihrem Schriftsatz vom 19.11.2018 die Entgelthöhe im Segment „Nacht“ in Frage. Die Übernachtungsleistung im Schlaf- oder Liegewagen inkl. Frühstück sei eine gegenüber der Transportleistung abgrenzbare Leistung. Den Preis für die Übernachtung im Schlaf- oder Liegewagen inkl. Frühstück sei für die Endkunden typischerweise mit dem Preis für eine Hotelübernachtung zu vergleichen. Die Fragestellung, ob und inwieweit die Übernachtungsleistung separat verkauft werde oder als Globalpreis angeboten werde, sei aus Sicht der Hinzugezogenen zu 8 und 14 unerheblich.

Die Antragstellerinnen verweisen in den Antragsunterlagen zur Berechnung der Preiselastizität der Nachfrage im SPFV<sup>14</sup> auf die Repräsentativität der Daten aus dem Geschäftsbericht der Hinzugezogenen zu 6 und verwenden diese als Grundlage zur Herleitung selektiv für das Marktsegment „Nacht“. Die Antragstellerinnen führen mit Antwortschreiben vom 02.11.2018 zum vierten Anhörungsschreiben aus, dass die Umsetzung für das Segment „Nacht“ analog zu den Vorjahren erfolgt sei. Weiterhin sei eine spezielle Bereinigung des Umsatzes [in den Antragsunterlagen] um spezifische Erlöse nicht sachgerecht. Die angesprochenen Komponenten (Aufpreise für Schlaf- und Liegewagen sowie Betreuungskosten) seien Teil der gekauften Leistung durch den Fahrgast. Der Endkunde lege bei der Transportmittelwahl im spezifischen Marktsegment „Nacht“ das Gesamtangebot und somit alle verbundenen Leistungen zugrunde. Grundsätzlich beziehe sich die Nachfragereaktion daher auf den Gesamtpreis und das Gesamtangebot. Ergänzend führen die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 19.11.2018 nach der öffentlichen mündlichen Verhandlung aus, dass entgegen der Ansicht der Hinzugezogenen zu 13 zur Ermittlung des Umsatzes je Trassenkilometer solche Aufpreise heranzuziehen seien, die für die Bereitstellung von Betten und Liegen, die Betreuung der Reisenden durch Stewards etc. anfallen. Insbesondere zwei Argumente stünden der Auffassung der Hinzugezogenen zu 13 entgegen:

- Die Nachfrage nach dem durch den Grundpreis abgedeckten Transport und die Nachfrage nach den aufpreispflichtigen Komponenten seien gedanklich nicht voneinander trennbar. Dementsprechend sei es falsch, die Transportmittelwahlentscheidung der Reisenden ausschließlich auf den mit dem Grundpreis abgedeckten Transport zu beziehen.
- Nach Auffassung der Antragstellerinnen sei der Ansatz der Hinzugezogenen zu 13 grundsätzlich – so dem zu folgen wäre – auch auf andere Segmente anzuwenden. Insbesondere wäre in der Folge der Ticketpreisaufschlag für die Nutzung der 1. Klasse in der Logik der Hinzugezogenen zu 13 auch abzugsfähig. Hiernach sei im Extremfall ein Anreiz gegeben, eine besonders unattraktive Klasse anzubieten, deren

---

<sup>14</sup> Anlage 6c Beschreibung der Vollkostenaufschläge S. 6 ff. 1.2.1.1. Umsatz im SPFV.

Zweck darin bestünde, den Umsatzanteil der aufpreispflichtigen Komfortelemente zu maximieren.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Herleitung des Vollkostenaufschlages im Segment „Nacht“ nicht zu beanstanden. Es ist grundsätzlich möglich, die Herleitung segmentspezifischer Daten auf Basis (öffentlich) verfügbarer Informationen des größten Anbieters in diesem Segment vorzunehmen. Im konkreten Fall erbringt die Hinzugezogene zu 6 mehr als 80 % der Betriebsleistung im Segment „Nacht“. Hinweise dafür, dass die für den Genehmigungsantrag verwandten Segmentgrößen signifikant über- oder unterzeichnet wären, haben sich im Verfahrensverlauf nicht ergeben.

Es ist nach Auffassung der Beschlusskammer zudem 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. Unstreitig war im Verfahren ohnehin, dass etwa Reservierungserlöse in den Erlös einbezogen werden sollten. Einigkeit bestand auch darüber, dass Erlöse, die *im Nachgang* zur Transportmittelwahlentscheidung „an Bord“ (bspw. Gastronomie) erzielt werden, nicht einzu beziehen seien. Im aktuellen Genehmigungsverfahren herrschte dagegen zwischen den Verfahrensbeteiligten kein einheitliches Meinungsbild bei der Beurteilung des Umgangs mit Aufpreisen u.a. für die Nutzung von Schlaf- und Liegewagen im Segment „Nacht“. Hier ist die Beschlusskammer entsprechend dem Vortrag der Antragstellerinnen 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. Konsequenterweise müssten einer entsprechenden Logik folgend andernfalls bspw. auch Reservierungserlöse oder Aufpreise für Fahrten in der ersten Klasse bereinigt werden. Aus Sicht der Beschlusskammer wirken erhöhte Erlöse aus den genannten Positionen aber tatsächlich tragfähigkeitserhöhend. Ceteris paribus schlägt eine potentielle Trassenpreisänderung im Falle eines höheren Ticketerlöses weniger auf den Endkundenpreis durch.

Zwar wäre es denkbar, dass entsprechend den Ausführungen der Hinzugezogenen zu 13 die Übernachtungsleistungen eine höhere Endkundenelastizität aufweisen würden als die reine Transportleistung.

Insofern wäre hier ein gewisser Ausgleich zweier gegenläufiger Wirkungen anzunehmen.

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 der Segmente „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. Insgesamt steigt der Preis im Segment „Nacht“ von 2,62 EUR je Trkm im TPS 2019 auf 2,67 EUR je Trkm im TPS 2020. Dies entspricht einer Steigerungsrate von ca. 1,9 %.

#### **II. 3.3.3.4 Vollkostenaufschlag Segment Lok-/Leerfahrten**

Das von den Antragstellerinnen für das TPS 2020 beantragte Entgelt orientiert sich an dem Entgelt des günstigsten Segments des betreffenden Verkehrsdienstes und somit für den SPFV am Segment „Charter/Nostalgie“. Die Berechnung der Antragstellerinnen wird durch die Beschlusskammer nicht beanstandet.

Die Hinzugezogenen zu 8 und 14 führen mit Schreiben vom 15.10.2018 aus, dass auch der vorgesehene Anstieg der Entgelthöhe für Lok-/Leerfahrten um 22,3 % gegenüber dem Vorjahr nicht nachvollziehbar sei. Eine entsprechende Steigerung der Markttragfähigkeit von Lok-/Leerfahrten als Vorleistungsprodukt sei nicht gegeben. Das Entgelt für Lok-/Leerfahrten sei ausweislich Ziff. 3.4 von Anlage 6.1 zu den SNB nach dem günstigsten Lastsegment bestimmt und in gleichem Maße wie das Entgelt „Charter/Nostalgie“ niedriger zu bemessen.

Im Verfahren zum TPS 2018 und TPS 2019 wurde das Entgelt und der Vollkostenaufschlag für das Marktsegment „Lok-/Leerfahrt“ reduziert. Hierbei legte die Beschlusskammer die Methodik aus der Anlage 6c<sup>15</sup> des Genehmigungsantrags zugrunde. Hiernach orientiert sich die Höhe des Entgelts für Lok- und Leerfahrten im SPFV an dem Entgelt der günstigsten Lastfahrt. Mit dieser Annahme soll sichergestellt werden, dass Lok- und Leerfahrten nicht teurer sind als eine Lastfahrt. Die Antragstellerinnen haben dem Vorleistungscharakter des Produkts „Lok- und Leerfahrt“ im SPFV aus Sicht der Beschlusskammer Rechnung getragen. Die Anpassungen der Beschlusskammer im Segment „Charter/Nostalgie“ hatten im Einklang mit den o. g. Ausführungen im Verfahren zum TPS 2018 und TPS 2019 zu einer Reduzierung des Vollkostenaufschlages und des Preises für Lok- und Leerfahrten im SPFV gegenüber den beantragten Entgelten geführt. Eine derartige Anpassung im Segment „Charter/Nostalgie“ erfolgte im vorliegenden Verfahren zum TPS 2020 nicht (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.1). Entsprechend war auch das Entgelt für Lok/Leerfahrten im Sinne der Systematik des Antrags in Höhe des Segments „Charter/Nostalgie“ zu genehmigen.

#### **II. 3.3.3.5 Kostendeckung der Marktsegmente des SPFV**

Die Kostenzuordnung und Kostendeckung nach Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 und 5 i. V. m. § 81 Abs. 1 ERegG zu den Marktsegmenten des Personenverkehrs und insbesondere des Personenfernverkehrs (SPFV) ist – unbeschadet der Ausführungen zu den jeweiligen Einzelsegmenten und den Ausführungen zur Gesamtkostendeckung (vgl. Abschnitt II. 3.8.1) sowie mit Verweis auf die verkehrsdienstübergreifenden Austarierung der Vollkostenaufschläge (vgl. Abschnitt II. 3.5) – nicht zu beanstanden.

Unter Berücksichtigung der Preisbildung nach der Regel von Ramsey-Boiteux müssen die Aufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs invers zur relativen Preiselastizität der Nachfrage nach Trassen erfolgen. Es ist daher entscheidend, dass im Rahmen der Preisbildung individuell für jedes Marktsegment die Preisreagibilität bestimmt wird. Als Preisreagibilität wird dabei verstanden, in welchem Umfang die Nachfrage nach Trassen auf eine definierte Preisvariation bei den Trassenentgelten reagiert.

Die Regelung des § 36 Abs. 2 Satz 4 ERegG schreibt 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.

Nach § 36 Abs. 2 Satz 5 ERegG gilt unter Beachtung der in § 81 Abs. 1 ERegG genannte Befristung (keine Anwendung ab dem 01.01.2020) darüber hinaus, 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 gilt gemäß Satz 6 für den Güterverkehrsdienst und innerhalb dessen gebildeter Marktsegmente.

---

<sup>15</sup> Anlage 6c Beschreibung der Vollkostenaufschläge S. 12 Besonderheiten bei Lok- und Leerfahrten.



Die Regelung in § 36 Abs. 2 Satz 5 (und 6) ERegG ist insbesondere aufgrund von § 37 ERegG in das Gesetz aufgenommen worden (vgl. BT-Drs. 18/8334, Seite 199). § 37 ERegG regelt für den SPNV eine gesonderte Preisbildung, die nicht an die Preisreagibilität der Verkehrsdienste anknüpft. Es besteht daher die Möglichkeit, dass das Segment „SPNV“ einen höheren oder niedrigeren Beitrag zur Kostentragung leistet, als es nach einem wohlfahrtsoptimierenden Ansatz nach Preisreagibilitäten der Fall wäre.

Der Gesetzgeber hat diesen Umstand erkannt. Es war dem Gesetzgeber offenbar wichtig, die Entgelte im SPNV langfristig planbar und hinsichtlich ihrer Entwicklung moderat zu fassen. In der Folge hat der Gesetzgeber Formulierung und Inhalt von § 37 ERegG angepasst. In der Begründung zur Einführung von § 37 Abs. 4 ERegG in der aktuellen Fassung wird jedoch noch einmal ausdrücklich darauf Bezug genommen, dass der Betreiber der Schienenwege verpflichtet ist, mit der Summe der Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Der Begründungstext ergänzt weiter, dass, soweit innerhalb des Verkehrsdienstes „Personenverkehrsdienste“ Marktsegmente gebildet würden, diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst „Personenverkehrsdienst“ zugeordneten Kosten decken müssten (BT-Drs. 18/9099, S. 24). Der Gesetzgeber betont damit insoweit noch einmal das der BT-Drs. 18/8334 zu Grunde liegende Kalkulationsmodell. Er akzeptiert und unterstreicht mithin die sich aus § 36 Abs. 2 ergebende Preisbildungsregel nach Ramsey-Boiteux als die entscheidende Regelung zur Kostenanlastung auf die Verkehrsdienste.

Es ist dabei davon auszugehen, dass dem Gesetzgeber keine größeren Verwerfungen zwischen den Verkehrsdiensten vorschwebten. Hierfür enthalten die Gesetzesmaterialien jedenfalls keinen Hinweis. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber unterstellt hat, dass die von ihm geregelte Sonderpreisbildung für den SPNV in der kurzen Frist im Großen und Ganzen dem entspricht, was auch bei einer Preisbildung nach § 36 Abs. 2 ERegG herausgekommen wäre. Dabei darf unterstellt werden, dass der Gesetzgeber der Anreizsetzung nach § 25 ERegG eine gewisse kostendämpfende Wirkung beigemessen hat. Der Gesetzgeber hatte aber auch die Sorge, dass dies langfristig nicht der Fall sein würde. Hierfür hat er einerseits Vorkehrungen getroffen, dass der – offenbar als notleidend erkannte – SGV nicht in Mitleidenschaft gezogen würde, andererseits nach § 37 Abs. 4-7 eine Berichtspflicht der Bundesnetzagentur installiert, um möglichst schnell gegensteuern zu können. Dieser Bericht wird zurzeit erstellt.

Derzeit liegen der Beschlusskammer keine Indikationen bezüglich eines etwaigen Verstoßes gegen § 36 Abs. 2 Satz 5 (und 6) ERegG vor. Weder ist eine aus § 37 Abs. 1 und 2 ERegG resultierende Über- noch eine Unterdeckung der den in § 36 Abs. 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG genannten Verkehrsdiensten zuzuordnenden Kosten für die verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperiode augenscheinlich. Sollte die Befristung in § 81 Abs. 1 ERegG zu den Regelungen des § 36 Abs. 2 Satz 5 (und 6) ERegG darüber hinaus dahingehend zu verstehen sein, dass die Geltung nur noch bis zum 31.12.2019 anzunehmen wäre, wäre die Regelung zudem nur noch für die ersten zwei Wochen der verfahrensgegenständlichen Netzfahrplanperiode (Beginn am 15.12.2019) einschlägig. Für den Fall, dass die in § 81 Abs. 1 ERegG genannte Befristung auf den Genehmigungszeitpunkt abstellen würde, wäre die Regelung für die gesamte verfahrensgegenständliche Netzfahrplanperiode einschlägig. Mit Blick auf die obigen Ausführungen zur Über- oder Unterdeckung der in § 36 Abs. 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG genannten Verkehrsdienste ist der Genehmigungsantrag aus Sicht der Beschlusskammer nach derzeitigem Kenntnisstand allerdings in beiden Fällen nicht zu beanstanden.

Die Prüfung der adäquaten Binnendifferenzierung im SPfV (und SGV) erfolgt(e) bereits mit Blick auch auf die Anforderungen aus § 36 Abs. 1 und ist in den Abschnitten zur Prüfung der Vollkostenaufschläge im SPfV (Abschnitt II. 3.3.3) und SGV (Abschnitt II. 3.4.3) und zur übergreifenden Austeriarung (Abschnitt II. 3.5) erörtert.

## II. 3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den Schienengüterverkehr (SGV) sind in Tabelle 10 aufgeführt:

Tabelle 10 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm]

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	1,75	1,78	1,7%
SGV	Sehr schwer	4,16	4,22	1,4%
SGV	Gefahrgut	3,56	3,63	2,0%
SGV	Gefahrgutnahverkehr	1,96	2,00	2,0%
SGV	Güternahverkehr	1,75	1,78	1,7%
SGV	Standard	3,13	2,98	-4,8%
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 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. 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 und Elastizitäten 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 Marktsegmenten 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.

#### **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 folgende 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) und zum TPS 2019 (BK10-17-0314\_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 jeweilig 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 jeweilig 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 jeweilig 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) dann 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 Trasse 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 Abfahrts- 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, neben weiteren sprachlichen Anpassungen, im Vergleich zum TPS 2018 und 2019 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 im TPS 2019 Verfahren von der Beschlusskammer abgewiesen.



Die Antragstellerinnen haben in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 12.11.2018 dargelegt, dass sie ein Missbrauchsrisiko dahingehend erkannt hätten, dass EVU einen Gefahrgutganzzug durch Mitführen eines einzelnen Leerwagens als (günstigeren) Standardzug deklarieren könnten. In der Antwort zum dritten Anhörungsschreiben vom 18.10.2018 versuchen die Antragstellerinnen das Risiko des Missbrauchs empirisch zu belegen, in dem sie auf den Rückgang des Anteils der Trassenkilometer der Gefahrgutsegmente von 7,8 % zum September 2018 gegenüber dem Anteil von 8,9 % der Mengenprognose des TPS 2018-Verfahrens hinweisen. In ihrer Stellungnahmen vom 19.11.2018 zur öffentlichen mündlichen Verhandlung haben die Antragstellerinnen eine Raffinerie als Beispiel angeführt, bei der aus Perspektive der Antragstellerinnen ein ungewöhnlich niedriger Anteil von Zügen den Gefahrgutsegmenten zugeordnet würde. Zusätzlich habe Rail Business am 28.05.2018 darüber berichtet, dass einige EVU ihre Trassennutzung durch das Anhängen eines oder mehrerer beladenen Wägen als Standardzug anmeldeten.

Die Antragstellerinnen gingen nicht davon aus, dass nur aus Leerwagen und wenigen Gefahrgüterwagen zusammengesetzte Züge in der Praxis häufig vorkommen würden, die aufgrund der neuen Regelung als Gefahrgutzüge segmentiert werden würden. Die Antragstellerinnen glauben, dass eine Regelung, die den prozentualen Anteil der mitfahrenden Leerwagen in einem Gefahrgutganzzug begrenzen würde, mit einem wesentlich höheren Aufwand verbunden wäre als bei der vorgeschlagenen 100%-Regelung. Die Antragstellerinnen hatten in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erkannt, dass die von ihr vorgeschlagenen Regelung unbeabsichtigter Weise ungereinigte Gefahrgutleerwagen betreffen würden, und angekündigt, noch einmal an der Formulierung arbeiten zu wollen. Dieser Ankündigung sind die Antragstellerinnen jedoch nicht gefolgt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte die beantragte Änderung im Verfahren zum TPS 2019 kritisiert, da sich aufgrund dieser Änderungen die Markttragfähigkeit für die Leerwagenbeförderungen an der Betriebsabwicklung der Eisenbahnen orientieren würde. Darüber hinaus könnte dies auch Leerwagen betreffen, die für die Beladung mit Gefahrgütern gar nicht vorgesehen wären, wie z. B. Schüttgutwagen, offenen Güterwagen oder nicht gereinigte Kesselwagen. Die Änderung würde zu einer Mehrbelastung der EVU führen, da für gemischte Züge aus Gefahrgut und Leerwagen im Gegensatz zu den Regelungen nach dem TPS 2018 ein höherer Trassenpreis zu zahlen wäre. Aus Sicht des VDV würde ein Handlungsbedarf frühestens im TPS 2020 erkennbar werden, da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Erfahrungen zum möglichen Missbrauch der Regelung aus dem TPS 2018 bekannt sein könnten. Die Hinzugezogene zu 11 wiederholte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung ihre im TPS 2019 Verfahren geäußerten Bedenken. Sie würde keine Gefahr des Missbrauchs der bisherigen Regelung sehen, da sich der betriebliche Mehraufwand für das EVU nicht rechne und mit enormem logistischem Mehraufwand verbunden sei.

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 Antragstellerinnen den Verdacht des Missbrauchs der bisherigen Regelung nicht ausreichend begründet haben und die geplante Änderung zu einer unterschiedlichen Segmentierung (und damit höher angenommener Zahlungsbereitschaft) von Leerwagenfahrten mit einem oder wenigen Gefahrgutwagen führen würde und hierdurch die in § 36 ERegG vorgesehene Marktabgrenzung fehlerhaft durchgeführt wird. 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 Gefahr-

gutzug. Ähnliches würde für Leerwagenzüge gelten, die aus regulären Leerwagen und einzelnen ungereinigten Gefahrgutleerwagen bestehen würden.

Die Stellungnahme vom 27.10.2017 der Hinzugezogenen zu 11 aus dem Verfahren zum TPS 2019 zeigt zudem, dass das von den Antragstellerinnen vorgetragene Szenario der 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 keine Vergleich möglich ist. Es bleibt bei einem vagen Verdacht, was auch daran liegt, dass die Regelungen erst seit der Fahrplanperiode 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 Wagen 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 im Rail Business Artikel beschriebene „Praxis“ einwirken, die von den Antragstellerinnen als Beweggrund der Änderung aufgeführt wurde, da es sich im beschriebenen Fall gerade nicht um Leerwagen, sondern um beladene Wagen handelt.

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. Aus Sicht der Beschlusskammer ist daher abzuwarten, ob sich im Laufe der Fahrplanperiode 2018/2019 Fehlanreize aus der geltenden Regelung nachweisen lassen. Eine Anpassung der diesbezüglichen Regelung auf Basis der Ausführungen und nicht sehr aussagekräftigen empirischen Belege der Antragstellerinnen scheint – auch mit Blick auf die damit verbundenen Nachteile – nicht geboten, sondern vielmehr nicht angemessen.

### **II. 3.4.1.3 Standardzug**

Die Beschlusskammer sieht für die nächste, d. h. ab 2023 beginnende Regulierungsperiode durchaus 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>16</sup> eine Auftrennung des Standardsegments, da die Untersegmente des Standardzuges (Kombinierter Verkehr, Einzelwagenverkehr und Ganzzüge) nicht in sich homogen seien. Unter Abwägung der Bedürfnisse des Marktes und der Möglichkeiten seitens der Antragstellerinnen wird jedoch die bestehende Segmentierung zu diesem Zeitpunkt nicht beanstandet.

Laut Antwortschreiben vom 02.11.2018 zum viertem Anhörungsschreiben sehen die Antragstellerinnen eine weitere Ausdifferenzierung des Segmentes „Standard“ als kritisch an, da die Endkundenelastizität von KV und Nicht KV-Verkehren laut BVU Studie sehr ähnlich sei und die Ergebnisse der Studie der Bundesnetzagentur auf einer fehlerhaften Schätzung des Preisniveaus im Kombinierten Verkehr beruhen würden. Darüber hinaus hätten sich die SGV-EVU und der VDV gegen eine Differenzierung ausgesprochen. Es sei weiterhin nicht

---

<sup>16</sup> Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GutachtenElastizitaet2018.pdf](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GutachtenElastizitaet2018.pdf)

möglich, die einzelnen, leicht substituierbaren Produktionssysteme bei der Trassenanmeldung ausreichend eindeutig zu unterscheiden.

Die Hinzugezogene zu 11 hatte im Stellungnahmeverfahren zum Gutachten die Einschätzung des Gutachtens unterstützt, das Segment Standardzug aufzuteilen. Die Markttragfähigkeit des Produktionssystems Kombiniertes Verkehr sei wesentlich niedriger als die der anderen Produktionssysteme Einzelwagen und insbesondere als Ganzzugverkehre. Daher würde es aus Sicht der Hinzugezogenen zu 11 Sinn machen, ein weiteres Marktsegment Kombiniertes Verkehr zu etablieren. Der VDV sprach sich in seiner Stellungnahme zum Gutachten für eine Beibehaltung des Marktsegments Standardzugs aus. Eine Marktsegmentierung, die auf Produktionssystemen oder auf Güterarten aufbaue, sehe man kritisch. Eine Aufteilung des Marktsegmentes Standardzug auf Einzelwagen, Ganzzüge und Kombinierte Verkehre würde einer Zementierung bestehender Produktionssysteme gleichkommen. Für die Kunden der EVU würden die Produktionssysteme keine entscheidende Rolle spielen.

Die Beschlusskammer sieht nach Abwägung aller Stellungnahmen 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 ab 2023 kann eine weitere Differenzierung des Standardzuges erforderlich sein.

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

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	0,677	0,677	0,0%
SGV	Sehr schwer	2,463	2,463	0,0%
SGV	Gefahrgut	1,437	1,437	0,0%
SGV	Gefahrgutnahverkehr	0,909	0,909	0,0%
SGV	Güternahverkehr	0,909	0,909	0,0%
SGV	Standard	1,437	1,437	0,0%

Die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes 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 Zugbetriebes 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 rollierend als Durchschnitt über die drei Wirtschaftsjahre 2015, 2016 und 2017 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. 3.3.2) erläutert. Die Gesamterhöhungen ergeben sich wie folgt (vgl. Tabelle 12).

**Tabelle 12 – UKZ im SGV TPS 2019 zu Antrag TPS 2020 [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	TPS 2019	Antrag TPS 2020	Delta
SGV	Lokfahrt	0,668	0,677	1,3%
SGV	Sehr schwer	2,414	2,463	2,0%
SGV	Gefahrgut	1,378	1,437	4,3%
SGV	Gefahrgutnahverkehr	0,859	0,909	5,8%
SGV	Güternahverkehr	0,859	0,909	5,8%
SGV	Standard	1,378	1,437	4,3%

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 13 festgesetzt.

**Tabelle 13 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm]**

Verkehrsdienst	Segment	Antrag	Genehmigung	Delta
SGV	Lokfahrt	1,073	1,103	2,8%
SGV	Sehr schwer	1,697	1,757	3,5%
SGV	Gefahrgut	2,123	2,193	3,3%
SGV	Gefahrgüternahverkehr	1,051	1,091	3,8%
SGV	Güternahverkehr	0,841	0,871	3,6%
SGV	Standard	1,693	1,543	-8,9%

#### II. 3.4.3.1 Vollkostenaufschlag im Segment Standard

Für den Genehmigungszeitraum 2020 ist abweichend vom Antrag durch die Beschlusskammer für das Segment „Standard“ im Schienengüterverkehr eine durchschnittliche Endkundenelastizität in Höhe von (-1,5) und somit ein Vollkostenaufschlag in Höhe von 1,543 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 Ge-

nehmigungszeitraum 2020 eine pauschale durchschnittliche Endkundenelastizität in Höhe von (-1,32) für das Segment „Standard“ im Schienengüterverkehr ermittelt. In den Verfahren zum TPS 2018 und TPS 2019 ist von der Methode der Antragstellerinnen, die Tragfähigkeit anhand von Endkundenelastizitäten zu ermitteln, eine abweichende Festlegung getroffen worden. Gegen die Beschlüsse zum TPS 2018 und TPS 2019 wurden u.a. bezüglich der Ermittlung des Endkundenelastizitätswerts Rechtsmittel von den Antragstellerinnen eingelegt. Die Verfahren hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

Die Hinzugezogene zu 11 äußert in der Stellungnahme vom 10.10.2018 für das TPS 2020 Zweifel an der adäquaten Bestimmung der Tragfähigkeit durch die Antragstellerinnen. Die Steigerungsrate der Entgelte vom TPS 2019 zum TPS 2020 entspräche nicht der erwarteten Steigerungsrate der Entgelte. Die Tragfähigkeit des Segments „Standard“ sei durch die Antragstellerinnen überschätzt worden. Das gegenüber dem Vorjahr um ca. 8 % erhöhte beantragte Entgelt überschreite die relative Tragfähigkeit in dem betreffenden Segment.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Endkundenelastizität im Segment „Standard“ auch im Genehmigungszeitraum 2020 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 und 2019). 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 und TPS 2019 auch in den Antragsunterlagen für das TPS 2020 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:

- Intransparente und unzureichende Herleitung durch die Antragstellerinnen
- Initialer Ansatz zur Ermittlung der Elastizität durch die Beschlusskammer
- Differenzierter 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 2020 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 vierten Anhörungsschreiben vom 25.10.2018 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 zu 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 aktuellen Ausführungen der Antragstellerinnen aus dem vierten Anhörungsschreiben vom 02.11.2018 in der folgenden Aussage:

*„Analog zum Vorgehen im TPS 2019 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 und 2019 die Aufteilung der Gutarten bei der durchschnittlichen Endkundenelastizität hinterfragt hatte, hätte dies bei der Aufbereitung des Entgeltantrages zum TPS 2020 berücksichtigt werden müssen.

Im Rahmen der Stellungnahme nach der öffentlichen-mündlichen Verhandlung vom 19.11.2018 fokussieren sich die Antragstellerinnen zudem lediglich auf den Güterstruktureffekt<sup>17</sup>. Der von der Bundesnetzagentur angeführte Güterstruktureffekt habe keinen wesentlichen Einfluss auf die aggregierte Elastizität.

---

<sup>17</sup> Der Güterstruktureffekt beschreibt die [zeitliche] Veränderung der Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens (vgl. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39447/>, abgerufen am 25.01.2019).

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 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 2020 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>18</sup> bewegen sich die Endkundenelastizitäten in einer Bandbreite von (-1,301) für den „maritimen Kombinierten Verkehr“ bis hin zu (-4,245) für Güter 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>19</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>20</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

---

<sup>18</sup> Endbericht: 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>19</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (2015): Modellgestützte Ermittlung von Preisnachfrageelastizitäten für ausgesuchte Segmente im Güterverkehr Schlussbericht 13. Februar 2015

<sup>20</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.

BVU (2016)<sup>21</sup> zugrunde gelegt. Primär geht es um die Validität und die passgenaue Abbildung der Güterstruktur im Zeitraum der Datenerhebung.

**Tabelle 14 – Modellsegmente Studie BVU (2016)**

Nr.	Modellsegmente – Gutarten	Stichprobe
1.	Maritimer KV	3.587
2.	Kontinentaler KV	6.340
3.	Partiegröße 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:

**Tabelle 15 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018**

Zeile/Quelle	Segment	KV marit.	KV kont.	Steine <sup>22</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%	Mengengewichtet Nicht KV	-1,217					
J 25%	Mengengewichtet 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>23</sup> über das Güterverkehrsaufkommen

<sup>21</sup> Ebenda S. 113 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

<sup>22</sup> Umfasst Steine und Erden.

<sup>23</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).



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 2020 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.

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 gutartspezifischen Gewichtung über die Güterverkehrsleistung errechnet sich bei differenzierter Betrachtung die durchschnittliche Endkundenelastizität wie im Folgenden dargestellt.

**Tabelle 16 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard**

Zeile/Quelle	Segment	KV marit.	KV kont.	Nahrung	Steine <sup>24</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>25</sup> [Mrd. tkm]	23,55	27,14	1,30	6,76	15,17	5,44	14,92
I	[Hi/ 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 Jj] Ergebnis Elastizität	-1,532						

<sup>24</sup> Umfasst Steine und Erden.

<sup>25</sup> Vgl. Tabelle 19

### *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 16, 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.

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>26</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:

---

<sup>26</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)

**Tabelle 17 – 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 16,  $D = A/C$ )**

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 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 16, 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 16, 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>27</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 17. Die Beschlusskammer hat die Gewichtung anhand der Güterverkehrsleistung ermittelt. Zur Herleitung wurden primär folgende Daten aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zugrunde gelegt (*Tabelle 18*):

**Tabelle 18 – 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 Be-

<sup>27</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH et al. (2014), Bundesverkehrswegeplan – Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht vom 11. Juni 2014).



spiel 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 gutartsspezifischen Zuordnung) werden einheitlich mit der Wachstumsrate interpoliert. Unter der komplexitätsreduzierenden Annahme eines linearen Zusammenhangs innerhalb der Entwicklung des Betrachtungszeitraums 2010-2030 wurden somit analog mittels linearer Interpolation die Verkehrsleistungen für das Jahr 2019 ermittelt.<sup>28</sup>

Das Ergebnis der Ermittlung der Transportleistung in den relevanten Segmenten ist in Tabelle 19 dargestellt. Der Anteil des Kombinierten Verkehrs an der Gesamttransportleistung im Schienengüterverkehr beläuft sich auf 40 %.

---

<sup>28</sup> Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (2014) überschätzt nach aktuellem Stand die Transportleistung im Schienengüterverkehr (Interpolation bis 2016: 121 Mrd. tkm) um rund 4 % gegenüber dem ausgewiesenen Wert vom Statistischen Bundesamt (116 Mrd. tkm, Destatis, Fachserie 8 Reihe 1.1 10/2017), bzw. unterschätzt die Transportleistung um rund 4 % gegenüber der Markteinschätzung der Bundesnetzagentur (126 Mrd. tkm, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2017). Für die Gewichtung ist das Verkehrsleistungsniveau allerdings tatsächlich unerheblich, da in diesem Kontext nur die relevante Struktur Einfluss auf die Ableitung 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. 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.

**Tabelle 19 – 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
SUMME				50,7	77,5	128,2
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				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 19 gehen als Güterverkehrsleistung in Tabelle 16 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 Gewichtung führt bei der Anwendung der ermittelten Elastizitätswerte aus der Tabelle 16 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 16), 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 16) die in der Studie BVU 2016 aufgeführten Marktanteile (Zeile B der Tabel-

le 16; im Ergebnis also keine Re-Normalisierung der Marktanteile), so ergibt sich eine Endkundenelastizität von (-1,54).

- Legt man Marktanteile der Bahn 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. Durch die Festsetzung der durchschnittlichen Endkundenelastizität von (-1,5) kommt es zu einer Preissteigerung gegenüber dem genehmigten Entgelte aus dem TPS 2019 von 2,4 %. Das genehmigte Entgelt aus dem TPS 2019 in Höhe von 2,91 EUR erhöht sich folglich auf ein genehmigtes Entgelt in Höhe von 2,98 EUR im TPS 2020.

#### **II. 3.4.3.2 Kostendeckung der Marktsegmente des SGV**

Die Kostenzuordnung und Kostendeckung nach Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 und 6 i. V. m. § 81 Abs. 1 ERegG zu den Marktsegmenten des Schienengüterverkehrs ist – unbeschadet der Ausführungen zu den jeweiligen Einzelsegmenten und den Ausführungen zur Gesamtkostendeckung (vgl. Abschnitt II. 3.8.1) sowie mit Verweis auf die verkehrsdienstübergreifenden Austarierung der Vollkostenaufschläge (vgl. Abschnitt II. 3.5) – nicht zu beanstanden.

Unter Berücksichtigung der Preisbildung nach der Regel von Ramsey-Boiteux müssen die Aufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs invers zur relativen Preiselastizität der Nachfrage nach Trassen erfolgen. Es ist daher entscheidend, dass im Rahmen der Preisbildung individuell für jedes Marktsegment die Preisreagibilität bestimmt wird. Als Preisreagibilität wird dabei verstanden, in welchem Umfang die Nachfrage nach Trassen auf eine definierte Preisvariation bei den Trassenentgelten reagiert. Die Regelungen des § 36 Abs. 2 Satz 4 und 6 i. V. m. § 81 Abs. 1 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. Soweit innerhalb des Verkehrsdienstes Güterverkehr Marktsegmente gebildet werden, müssen – unter Beachtung der in § 81 Abs. 1 ERegG genannten Befristung – diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Güterverkehr nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken.

Analog zu den Ausführungen unter Abschnitt II. 3.3.3.5 für den Personenverkehr und unter Bezug auf die Ausführungen zur verkehrsdienstübergreifenden Austarierung der Vollkostenaufschläge werden die gesetzlichen Regelungen zur Kostendeckung bzw. Kostenzuordnung zwischen Personen- und Güterverkehr und innerhalb des Güterverkehrs nach § 36 Abs. 2 ERegG systematisch adäquat berücksichtigt. Der Antrag war dahingehend 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.

### II. 3.5.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge

Die Systematik und technische Herleitung der Verhältnisse der Vollkostenaufschläge im SGV und SPFV auf Grundlage des sog. „Mastermodells“<sup>29</sup> ist 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.

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.

Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 teilen in ihrer Stellungnahme vom 17.10.2018 mit, dass das Mastermodell nur als PDF vorliege und dadurch die Nachvollziehbarkeit des gesamten Modells nicht gegeben sei. Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 fordern daher von den Antragstellerinnen, die in dem Mastermodell hinterlegten Formeln und Bezüge innerhalb des Mastermodells transparent darzulegen. Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit haben die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das dritte Anhörungsschreiben vom 26.10.2018 das Mastermodell im PDF 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 ist die Systematik und 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.

---

<sup>29</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“



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 SPNV modifiziert (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.2) und die Endkundenelastizität des Segments „Standard“ des SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1) korrigiert. 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>30</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 als -0,0957. Der prognostizierte Erlös aus Mengen des Genehmigungsjahres und Preisen des Genehmigungsjahres (im Folgenden als Prognoseerlös bezeichnet) beläuft sich nach Adjustierungen der Beschlusskammer auf rund 5.434 Mio. EUR und liegt damit rund 2 Mio. EUR niedriger als im Genehmigungsantrag. Grund für diese Anpassung ist, dass in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 20.12.2018 (Antwort zum neunten Anhörungsschreiben), der im Antrag einzuhaltende „Zielerlös“ der Erlös sei, der sich aus der Kombination der Mengen des Basisjahres und der zu genehmigenden Entgelten ergebe (im Folgenden als Referenzerlös bezeichnet). Dem entspricht auch die Nennung des Referenzerlöses (5.181 Mio. € vor weiteren Entgeltkomponenten) im Anschreiben zum Genehmigungsantrag (Schreiben vom 02.10.2018, S. 1). Da sich aufgrund abweichender Mengenstrukturen von Basisjahr und Genehmigungsjahr bei geänderten Preisen Unterschiede in der Wirkung auf Prognoseerlös (Mengen 2020 und Preise 2020) und Referenzerlös (Mengen Basisjahr und Preise 2020) 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>31</sup> – der Tabelle 20 entnehmen.

---

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

<sup>31</sup> Gemeint ist hier bspw. die Herleitung der Preise für Lokfahrten, die sich an den jeweils niedrigsten Segmentpreisen orientieren.

**Tabelle 20 – Relative Preisauflschläge und umgekehrte Preiselastizitäten**

Verkehr	Segment	Rel. Aufschlag (A)	$\epsilon$	$\lambda / \epsilon$ (B)	Ramsey-Regel (A) = (B)
SPFV	Metro <100 km/h	77%	-0,125	77%	OK
SPFV	Metro >160 km/h	90%	-0,107	90%	OK
SPFV	Basic	74%	-0,130	74%	OK
SPFV	Nacht	53%	-0,180	53%	OK
SPFV	Charter/Nostalgie	73%	-0,131	73%	OK
SPFV	Punkt-zu-Punkt	63%		63%	OK
SGV	Sehr schwer	42%	-0,230	42%	OK
SGV	Gefahrgut	60%	-0,158	60%	OK
SGV	Gefahrgutgüternahmeverkehr	54%	-0,176	54%	OK
SGV	Güternahmeverkehr	49%	-0,196	49%	OK
SGV	Standard	52%	-0,185	52%	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>32</sup> die Herleitung der Endkundenelastizitäten 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>33</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 dem Antrag zugrundeliegende Studie beinhaltet Daten aus dem Jahr 2008 (MiD 2008<sup>34</sup>). Zwischenzeitlich liegen jedoch Ergebnisse der Nachfolgestudie (MiD 2017<sup>35</sup>) vor. Darüber hinaus erscheint es diskussionswürdig, dass die Kosten der Tickets bzw. der Preis eine so nachgelagerte Rolle in der Bestimmung der Endkundenelastizität spielen und weitere Faktoren wie Qualität oder Pünktlichkeit nicht unmittelbar berücksichtigt werden.

### II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge

Die Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2020 (Betriebsleistungen im Genehmigungsjahr) zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge ist nach Auffassung der Beschlusskammer nicht zu beanstanden. In der Tabelle 21 hat die Beschlusskammer zur besseren Übersicht die anteilige Entwicklung pro Segment gegenüber dem Vorjahr dargestellt.

<sup>32</sup> Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GutachtenElastizitaet2018.pdf](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/VeroeffentlichungenGutachten/GutachtenElastizitaet2018.pdf) (abgerufen am 29.01.2019)

<sup>33</sup> Anlage 6c Anhang 3 zum Genehmigungsantrag (TNS, ETH Zürich (2015): „Berechnung von Preiselastizitäten im Personenverkehr“)

<sup>34</sup> Anlage 6c, Anhang 2 zum Genehmigungsantrag (BMVI, infas, DLR (2010): „MID – Mobilität in Deutschland 2008“, Tabellenband)

<sup>35</sup> <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/> (abgerufen am 29.01.2019)

Mit dem ersten Anhörungsschreiben vom 09.10.2018 hat die Beschlusskammer die Antragstellerinnen um Erläuterung zu ausgewählten und auffälligen Entwicklungen der prognostizierten Betriebsleistung für 2020 gegenüber 2019 gebeten. Die Antragstellerinnen haben die entsprechenden Entwicklungen mit Schreiben vom 15.10.2018 erläutert.

Bezüglich der Abweichung bzw. der unterstellten Verkehrsmenge im Segment „Punkt-zu-Punkt“ führen die Antragstellerinnen aus, dass erstmalig Ist-Daten zur Verfügung stünden und ein EVU derzeit in dem Segment stabile Verkehre anbiete. Den Vorjahreswert in Höhe von einem Trassenkilometer, haben die Antragstellerinnen „pro Forma“ als Hilfsgröße zur Ausführung der Rechnung im Rahmen des Ramsey Pricing unterstellt. Die Antragstellerinnen führen aus, dass die Steigerungsrate in diesem Segment im Gegensatz zu den anderen Segmenten keinen geeigneten Vergleichsmaßstab darstelle.

**Tabelle 21 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2019 zu 2020**

Verkehrsdienst	Segment	Anteil 2019	Anteil 2020	Delta
SGV	Lokfahrt	2,2%	2,1%	-0,1%
SGV	Sehr schwer	0,5%	0,4%	0,0%
SGV	Gefahrgut	2,2%	2,0%	-0,2%
SGV	Gefahrgutgüternahmeverkehr	0,0%	0,0%	0,0%
SGV	Güternahmeverkehr	0,5%	0,7%	0,2%
SGV	Standard	19,5%	19,9%	0,5%
SGV	Summe	24,8%	25,3%	0,4%
<hr/>				
SPFV	Metro <100 km/h	3,8%	3,9%	0,2%
SPFV	Metro >160 km/h	5,0%	4,6%	-0,4%
SPFV	Basic	3,6%	3,3%	-0,3%
SPFV	Nacht	0,7%	0,8%	0,1%
SPFV	Charter/Nostalgie	0,0%	0,1%	0,0%
SPFV	Punkt-zu-Punkt	0,0%	0,2%	0,2%
SPFV	Lok-/Leerfahrt	0,6%	0,7%	0,1%
SPFV	Summe	13,6%	13,7%	
<hr/>				
SPNV	Last	59,9%	59,7%	-0,2%
SPNV	Lok-/Leerfahrt	1,6%	1,4%	-0,2%
SPNV	Summe	61,5%	61,1%	-0,4%
<hr/>				
Alle	Summe	100,0%	100,0%	

Zur Vorgehensweise der Prognose führen die Antragstellerinnen weiterhin aus, dass generell die Ist-Betriebsleistung Januar – Mai auf das Fahrplanjahr hochgerechnet wurde. Weiterhin sind Prognoseergänzungen um die Verkehre vorgenommen worden, die bis zum Genehmigungsjahr – nach heutigem Kenntnisstand der Antragstellerinnen – zu erwarten seien. Für die Verkehrsmenge 2020 im Schienengüterverkehr seien die Mehrungen aus der Trassenpreisförderung antizipiert worden und in das Zahlenmaterial einbezogen worden.

Der Effekt von sinkenden Gefahrgutverkehren sei auf eine Zunahme des Gefahrgutgüternahmeverkehrs und Güternahverkehrs zurückzuführen. Weiterhin ergebe sich eine Verschiebung bei Ganzzügen vom Segment „Standard“ und Gefahrgut auf die Segmente Güternahverkehr und Gefahrgutgüternahmeverkehr.

Für den Verkehrsdienst SPFV ergebe sich zudem eine höhere Nachfrage im Segment „Charter/Nostalgie“ und im Segment „Nacht“. Für die Metrosegmente sei eine Verschiebung aufgrund von verringerten Durchschnittsgeschwindigkeiten berücksichtigt worden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Verkehrsmengenprognose nicht zu beanstanden. Vom durchschnittlichen Prognosekorridor signifikant abweichende Entwicklungen für 2020 haben die Antragstellerinnen nachvollziehbar erläutert und begründet. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Mengen für die Segmente adäquat antizipiert sind.

### **II. 3.5.3 Förderung SGV**

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, beschlossen, die Trassenpreise für alle Segmente des Schienengüterverkehrs zu senken. Hierzu werden Bundesmittel in Höhe von 350 Mio. EUR pro Jahr für die Fördermaßnahme zur Absenkung 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.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 26.11.2018 ist über die Trassenpreisförderung und deren Implikationen auf das Entgeltgenehmigungsverfahren im Allgemeinen diskutiert worden. Hierbei ist insbesondere die Frage aufgekommen, ob sich die Tragfähigkeit des SGV aufgrund der Förderung erhöht, bzw. ob die Tragfähigkeit der SPFV-Segmente relativ zum SGV durch die vereinnahmten Förderbeträge sinkt.

Die Trassenpreisförderung wirkt nachträglich auf die genehmigten Preise und ist somit in der Genehmigung nicht unmittelbar von Relevanz. Gegebenenfalls könnten aber mittelbare Effekte der Trassenpreisförderung bei der Genehmigung zu berücksichtigen sein. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn die Trassenpreisförderung Auswirkungen auf die Preiselastizitäten bzw. Tragfähigkeiten der Segmente im Genehmigungszeitraum hätte.

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.

### **II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten**

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

Die Bundesnetzagentur versagt die Genehmigung im Hinblick auf die von den Antragstellerinnen in Ziffer 6.4.2 SNB 2020 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 2020 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 derartige Regelung war im TPS 2019 nicht vorhanden. Dort fand sich unter Ziffer 6.4.2 der Passus „bleibt frei“. Für das TPS 2018 war die nun beabsichtigte Regelung mit gleichem Inhalt (bis auf die darin enthaltenen Verweise) ebenfalls beantragt, jedoch von der Beschlusskammer abgelehnt worden.

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

#### **SNB Ziffer 6.2.5.14 (SNB 2017)**

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung gem. Ziffer 3.5.4.2<sup>36</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 beabsichtigten Änderung hätte der Zugangsberechtigte daneben auch noch das Entgelt einer weiteren Trasse zu entrichten, die ihm – wie zuvor – 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 2020), ab. Für den Fall der Verspätung eines Standard-Güterzuges von mehr als 20

---

<sup>36</sup> Anmerkung der Beschlusskammer: D. h. im Falle einer neuen Trassenzuweisung nach einer Verspätung von mehr als 20 Stunden.

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 2020): Entgelt für einen Standardzug: 3,13 EUR / Trkm, zuzüglich Stornierungsentgelt <24h der ursprünglichen Trasse: 1,58 EUR / Trkm).

Im Rahmen der dritten Anhörung vom 19.10.2018 wurden die Antragstellerinnen gebeten, zu der beabsichtigten Änderung Stellung zu nehmen. Diesbezüglich trugen sie am 26.10.2018 vor, dass eine Nichtgenehmigung der Regelung dazu führen würde, dass – ohne die durch sie vorgesehene Regelung – eine nicht stornierte, aber auch nicht innerhalb von 20 Stunden genutzte Trasse jederzeit kostenfrei nachgeholt werden könnte. 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.

### **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.

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 schienenengebundenen 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.

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 verkehren 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 2017

beispielsweise ca. 21,5 % der Züge mehr als 5 Minuten verspätet.<sup>37</sup> Im Schienengüterverkehr waren nur 73,4 % der Züge pünktlich.<sup>38</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 ihr der entstehende Schaden ersetzt wird (§§ 280, 293 Satz 1, 296 Satz 1 BGB).

Richtig ist, dass die Zugangsberechtigten mit den Antragstellerinnen eine Zeit vereinbart haben, zu der sie eine Zugbewegung zwischen zwei Orten durchführen wollen. Richtig ist aber 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 schienengebundenen 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.

---

<sup>37</sup> <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/c5f9c20b7724aa2aa3b057c3ee092014/fragenantworten-data.pdf> (abgerufen am 10.12.2018)

<sup>38</sup> <https://ib.deutschebahn.com/ib2017/de/konzern-lagebericht/qualitaet/puenktlichkeit-gesunken.html> (abgerufen am 10.12.2018)

### 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 498 EUR im SPFV, 521 EUR im SPNV und 499 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 Änderungsentgelt beträgt maximal 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 beabsichtigte Regelung zur Bemessung der Angebotsentgelte in Ziffer 6.4.7 der SNB 2020 entspricht nunmehr ausdrücklich der Berechnungslogik, welche bereits 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 2019 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 2020 folgende Ausgestaltung (sinnwahrende Zusammenfassung):

Ziffer 6.3.2.2 der SNB 2020 (wörtlicher Auszug):

[...] Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugedingten 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 2020 (wörtlicher Auszug):

[...] 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 0,02 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 8 und zu 14 haben zu der Thematik Stellung genommen. Sie halten eine Deckelung auch der Entgelte für die Angebotserstellung entsprechend der bereits im TPS 2019 durch die Beschlusskammer ausgesprochenen Deckelung der Änderungs- und Stornierungsentgelte für zwingend notwendig. In ihrer Antwort auf die zweite Anhörung vom 15.10.2018 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, das den Antragstellerinnen den frustrierten Aufwand der Fahrplanerstellung 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 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 zukäme, vielmehr einen Überschuss dar, weil der Degressionseffekt, der verringernd auf ihre Kosten einwirkt, diesen Beträgen nicht zugrunde gelegt wurde.

Als Kappungsgrenze bietet sich eine Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingriffe, in denen ein überdurchschnittlich hohes Entgelt für die Angebotserstellung zu zahlen wäre, weil überdurchschnittlich viele Verkehrstage in einem Bestellzusammenhang zueinander stünden, der eine Vereinzelnung 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 Aktenzeichen 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 22 – Grundlage Kappungsgrenze Angebotserstellung**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		659.267.991	261.297.097
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]		161.508	695.757
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		50.646	20.951
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		11.909.346	2.063.428
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]		55	127
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]		235	98
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,02	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Entgelt Angebotserstellung [€]	498	521	499

Die Herleitung der Kappungsgrenze ergibt sich aus der in Tabelle 22 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 0,02 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: 498 EUR, SPNV: 521 EUR, SGV: 499 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 mit dem zweiten und fünften Anhörungsschreiben um Übersendung entsprechender Daten gebeten. Die Antragstellerinnen hatten mit Antwortschreiben vom 24.10.2018 und 07.11.2018 dargelegt, keine diabsbezüglichen

Daten vorliegen zur 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 22 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 etwas niedrigeren Kappungsgrenzen führen (SPFV: 467 EUR, SPNV: 516 EUR, SGV: 336 EUR). Einerseits haben die Antragstellerinnen auch nach Hinweis der Beschlusskammer im fünften Anhörungsschreiben 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 22 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.

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 498 EUR im SPFV, 521 EUR im SPNV und 499 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 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 2020 entspricht der Berechnungslogik, welche bereits dem Antrag zum sog. TPS 2019 zu den Stornierungsentgelten zugrunde lag.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen entsprechend Ziffer 6.4.8 SNB 2020 folgende Ausgestaltung (sinnwahrende Zusammenfassung):

**Tabelle 23 – Beabsichtigte Regelung Änderungsentgelte nach Änderungszeitpunkt**

Zeitraum	Regelung
Mehr als 30 Tage vor Abfahrt	Änderungsentgelt 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 SNB 2019 (wörtlicher Auszug):

[...] 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 0,02 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 Hinzugezogenen zu 1, zu 8, zu 9, zu 12, zu 14 und zu 18 haben zu der Thematik Stellung genommen. Die Hinzugezogenen kritisieren einheitlich die Streichung einer Deckelung der Änderungsentgelte, 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 24 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungsentgelte**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		659.267.991	261.297.097
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]		161.508	695.757
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		50.646	20.951
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		11.909.346	2.063.428
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]		55	127
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]		235	98
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,02	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Änderungsentgelte [€]	498	521	499

Analog zur Herleitung der Kappungsgrenze beim Angebotsentgelt ergibt sich die in Tabelle 24 dargestellte 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 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 0,02 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: 498 EUR, SPNV: 521 EUR, SGV: 499 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.

Im Rahmen des Verfahrens konnte die Beschlusskammer zudem im Einvernehmen mit den Antragstellerinnen weitere Änderungen des ursprünglichen Antrages hinsichtlich der Änderungsentgelte erreichen. Dies betrifft Fälle, in denen eine bestellte Trasse nachträglich entweder nur in unwesentlichem Umfang gegenüber der Ursprungstrasse zeitlich verschoben werden soll oder nachträgliche Umbestellungen lediglich einen Teilabschnitt des ursprünglichen Laufweges betreffen.

Nach dem ursprünglichen Genehmigungsantrag vom 02.10.2018 war insoweit noch vorgesehen, dass unabhängig vom Umfang einer zeitlichen Verschiebung und der tatsächlich betroffenen Trassenkilometer für die Berechnung des sich ergebenden Änderungsentgeltes stets die gesamte Trassenlänge zugrunde zu legen sei. Aus Sicht der Beschlusskammer begegnete eine derartige Regelung Bedenken hinsichtlich ihrer Angemessenheit. In ihrer Antwort auf die fünfte Anhörung vom 31.10.2018 haben die Antragstellerinnen sodann ihren

Antrag dahingehend geändert, dass nunmehr ein Änderungsentgelt nicht erhoben werden soll, sofern im SPV die Trasse in einem Zeitfenster von maximal +/- 3 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird und im SGV wenn die Trasse im Zeitfenster von maximal +/- 30 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird. Diese Schwellenwerte seien bereits zuvor aus Kulanz bei der Abrechnung von Änderungsentgelten angewendet worden und entsprächen weitestgehend den jeweiligen Konstruktionsspielräumen der Verkehrsarten. Mit Stellungnahme vom 27.11.2018 nach der öffentlichen mündlichen Verhandlung trugen die Antragstellerinnen weiter vor, dass im Segment „Punkt-zu-Punkt“ – trotzdem dieser zum SPV gehört – ausnahmsweise ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten bestehen solle. Es sei eine entsprechende Ausweitung des Schwellenwertes auf +/- 30 Minuten hier sachfremd, da diese das Kriterium der zeitlichen Flexibilität praktisch außer Kraft setzten würde. Ein Zugangsberechtigter könnte eine Trasse, die von den Antragstellerinnen in Ausübung der ihr zustehenden zeitlichen Flexibilität zugewiesen wurde, kostenfrei in ihre Ursprungslage zurück ändern und die vereinbarte Flexibilität damit unterlaufen. In ihrer Antwort auf die siebte Anhörung vom 29.11.2018 haben die Antragstellerinnen ihren Antrag zudem dahingehend geändert, dass bei einer Änderung der zeitlichen Lage nunmehr nur noch derjenige Trassenabschnitt, in dem die zeitliche Lage der Ursprungstrasse verlassen wird für die Bestimmung des Änderungsentgeltes beachtlich sein soll. Eine weitere Beanstandung des insoweit mehrfach geänderten Genehmigungsantrages war daher aus Sicht der Beschlusskammer nicht mehr erforderlich.

#### II. 3.6.4 Stornierungsentgelte

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Mindeststornierungsentgelt, soweit es einen Betrag von 498 EUR im SPFV, 521 EUR im SPNV und 499 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.

*Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten \* betroffene Trkm*

Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 498 € im SPFV, 521 € im SPNV und 499 € 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 2019 ist die entsprechende Regelung der Antragstellerinnen von der Beschlusskammer beanstandet worden, soweit das Mindeststornierungsentgelt 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 Zugbe-



triebs (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. 3.3.2) 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 2019 zugrunde lag.

Nach dem Antrag wird erneut zwischen dem Mindeststornierungsentgelt 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 25 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt**

<b>Zeitraum</b>	<b>Regelung</b>
mehr als 30 Tage vor Abfahrt	Mindeststornierungsentgelt 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 2020 (wörtlicher Auszug):

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

$$\text{Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Fahrplankosten} * \text{betroffene Trkm}$$

Zu bezahlen ist also mit Blick auf das Mindeststornierungsentgelt („mehr als 30 Tage vorher“) das Produkt aus den Fahrplankosten, die laut der Liste der Entgelte 0,02 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 1, zu 2, zu 8, zu 9, zu 11, zu 14, zu 17 und zu 18 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 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 allein 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 – Stornierungsentgelt zu entrichten ist. Andererseits erscheint es unmittelbar einsichtig, dass ein Mindeststornierungsentgelt 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 Trassenentgelt 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 Mindeststornierungsentgelt 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 Mindeststornierungsentgeltes 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 Mindeststornierungsentgeltes der Antragstellerinnen lässt sich als Aufwandsersatz beschreiben. Die Antragstellerinnen stellen die frustrierten Aufwendungen für die Fahrplannerstellung 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 Mindeststornierungsentgeltes 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 Zugangsberechtigten 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 verringernd 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 Vereinzelnung 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 Aktenzeichen 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 Stornierung**

Zeile	Indikator	SPFV	SPNV	SGV
A	Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]		659.267.991	261.297.097
B	Bestellungen pro Jahr [Anzahl]		161.508	695.757
C	- davon im Netzfahrplan [Anzahl]		50.646	20.951
D	Trassen pro Jahr [Anzahl]		11.909.346	2.063.428
E = A/D	Ø Trassenlänge [km]		55	127
F = D/C	Ø Trassen pro Bestellung [Anzahl]		235	98
G	Grenzkosten Fahrplan [€/Trkm]	0,02	0,04	0,04
H = E*F*G	Obergrenze Mindeststornierungsentgelt [€]	498	521	499

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 0,02 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: 498 EUR, SPNV: 521 EUR, SGV: 499 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).

Soweit sich die Hinzugezogenen zu 4 und zu 10 in ihrer Stellungnahme vom 17.10.2018 auch gegen das erhöhte Stornierungsentgelt gewandt haben, sieht die Beschlusskammer wie schon in den vormaligen Genehmigungsverfahren keinen Anlass zu einer Beanstandung.

### **II. 3.6.5 Stornierung nach Streitbeilegung und Höchstpreis**

Die Beschlusskammer versagt 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 bleibt frei**

In diesem Zusammenhang waren zugleich die entsprechenden Verweise auf die beanstandete Regelung aus den Ziffern „4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren“ und „4.2.1.11 Höchstpreisverfahren“ zu streichen:

Ziffer 4.2.1.8 der SNB 2020 (wörtlicher Auszug):

#### **SNB Ziffer 4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren**

[...]

~~Für Trassen, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im Sinne von Ziffer 6.4.8.4 der SNB möglich. Ziffern 6.4.8.1, 6.4.8.2 und 6.4.8.3 sind für diesen Fall ausgeschlossen.~~

Ziffer 4.2.1.11 der SNB 2020 (wörtlicher Auszug):

#### **SNB Ziffer 4.2.1.11 Höchstpreisverfahren**

[...]

~~Für Trassen, die im Höchstpreisverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung oder Änderung im Sinne von Ziffer 6.4.8.4 der SNB möglich.~~

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 2019 enthalten. Die bisherige Regelung war jedoch insoweit auffällig, als dass im Falle der langfristigen Stornierung (mehr als 30 Tage vor der Fahrt) wegen des Ausschlusses des Mindeststornierungsentgeltes überhaupt kein Stornierungsentgelt geschuldet war. Diese Regelungslücke entsprach offensichtlich nicht dem Ziel der Regelung.

Im gegenständlichen Genehmigungsantrag sind die prozentualen Entgeltsätze für Trassenvergaben nach dem Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren daher darüber hinaus nunmehr auch für Änderungen bzw. Stornierungen vorgesehen, welche mehr als 30 Tage vor Abfahrt vorgenommen werden.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen nach Ziffer 6.4.8.4 der SNB 2020 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. Ein Unterschied zum erhöhten Stornierungsentgelt nach Ziffer 6.4.8.3 der SNB besteht nunmehr hingegen insoweit, als dass zumindest der Prozentsatz in Höhe von 15 % der Berechnungsbasis für jede Änderung oder Stornierung einer Trasse, die im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren begeben wurde anfallen soll. Eine zeitliche Höchstgrenze von 30 Tagen besteht im Gegensatz zum erhöhten Stornierungsentgelt daher nicht mehr.

#### **II. 3.6.5.2 Rechtliche Anforderungen**

Eine ausdrückliche Regelung für Änderungs- oder Stornierungsentgelte, die im Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren begeben 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 8 und zu 14 haben in ihrer Stellungnahme von 19.11.2018 Bedenken gegen die Notwendigkeit einer besonderen Entgeltregelung für die Fälle einer Trassenänderung bzw. Stornierung von Trassen aus dem Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren geäußert. Die Antragstellerinnen tragen in ihrer Stellungnahme vom 07.11.2018 vor, dass die besondere Entgeltregelung die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität sicherstelle. In Fällen einer Trassenvergabe im Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren sei die betreffende Kapazität mehrfach bestellt worden, weshalb der Trassenwunsch eines Zugangsberechtigten abgelehnt werden musste.

### **II. 3.6.5.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung zu den besonderen Änderungs- und Stornierungsentgelten für Trassen, die im Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren begeben 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 Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren 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 Streitbelegungs- oder Höchstpreisverfahren der Zugangswunsch eines anderen Zugangspetenten abgewiesen werden musste. Es ist gerade wesentypisch für das Streitbelegungs- 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.

Die mit der Verweigerung der Genehmigung einhergehenden Streichungen am beantragten Regelungstext lassen die Antragstellerinnen nicht auf die Regelungen des TPS 2019 zurückfallen. Vielmehr genehmigt die Beschlusskammer die Erhebung des Mindeststornierungsentgeltes auch in den hier betroffenen Fällen.

### **II. 3.6.6 LA-TPS nach § 35 Abs. 2 ERegG**

Die Bundesnetzagentur genehmigt die von den Antragstellerinnen beabsichtigte Regelung zur Erhebung einer lärmabhängigen Entgeltkomponente (Ziffern 6.2.1.8.2 und 6.3.2.3 der SNB).

Hinweis: Die Darstellung erfolgt vorliegend insbesondere deswegen, weil die Antragstellerinnen ihren Genehmigungsantrag im Hinblick auf die lärmabhängige Entgeltkomponente nachträglich geändert haben. Zunächst erklärten sie mit Schreiben vom 15.10.2018, die lärmabhängige Entgeltkomponente von bislang 5,5 % des Entgeltes für das Mindestzugangspaket auf 7 % erhöhen zu wollen. Als Reaktion auf die sechste bzw. achte Anhörung und die Äußerungen in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erklärten sie des Weiteren mit Schreiben vom 12.12.2018 (S. 3), die im Schreiben vom 15.11.2018 vorgeschlagene Ergänzung der Ziffer 6.3.2.3 der SNB sei als Erweiterung des Genehmigungsantrages aufzufassen.

#### **II. 3.6.6.1 Beabsichtigte Regelung**

Die bisherige Regelung in Ziffer 6.3.2.3 der SNB lautete:

Der Aufschlag beträgt 5,5 Prozent des Entgeltes für das Mindestzugangspaket. Die Lärmabhängige Entgeltkomponente wird nicht auf den Neuverkehrsnachlass angewandt.

Die nunmehr beabsichtigte Regelung in Ziffer 6.3.2.3 der SNB lautet:



Der Aufschlag beträgt 7 Prozent des Entgeltes für das Mindestzugangspaket. Die lärmabhängige Entgeltkomponente wird nicht auf den Neuverkehrsnachlass angewandt.

Sollten die eingezahlten Malus Zahlungen [sic] nicht für Bonuszahlungen für Verkehrsleistungen bis zum 12. Dezember 2020 benötigt werden, erstattet die DB Netz AG die nicht verausgabten Malus Zahlungen [sic] an die EVU, die diese innerhalb des Zeitraums des La TPS eingezahlt haben. Hierbei wird das Verhältnis der Einzahlungen der betroffenen EVU zueinander gebildet, mit dem sich daraus für jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen ergebenden Prozentwert wird der Rückzahlungsbetrag anhand der nicht verausgabten Malus Zahlungen [sic] für das EVU ermittelt und spätestens zum 31.12.2021 an das EVU ausgezahlt.

### **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 Wegeentgelt 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. Für die hier von den Antragstellerinnen vorgesehene Anpassung der Regelungen zur lärmabhängigen Entgeltkomponente ist insbesondere Artikel 7 dieser Durchführungsverordnung von Interesse. Danach können Infrastrukturbetreiber einen Malus für Eisenbahnverkehrsunternehmen einführen, die geräuschintensive Züge verwenden (Abs. 1), müssen diesen auf jeden geräuschintensiven Zug anwenden (Abs. 2) und dürfen ihn nur in einer Höhe ansetzen, die die Summe der möglichen Boni für leise Zugfahrten nicht übersteigt (Abs. 3). Geräuschintensive Züge sind dabei solche Züge, die zu mehr als 10 % aus Wagen bestehen, welche die in der TSI Lärm aufgeführten einschlägigen Lärmgrenzwerte nicht erfüllen (Art. 2 Nr. 4 und 5 DVO (EU) 2015/429). 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. 4).

### **II. 3.6.6.3 Bewertung**

Die Antragstellerinnen haben der Bundesnetzagentur zusammen mit ihrer Antragserweiterung vom 15.10.2018 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 15,77 Mio. EUR, von denen insgesamt [REDACTED] EUR zur Deckung von Administrationskosten in den Jahren 2013 bis 2016 verwendet werden.

Die Entwicklung der Umrüstung von Güterwagen kann zwar abgeschätzt, jedoch nicht genau vorhergesagt werden. Dennoch müssen die Antragstellerinnen in der Lage sein, sämtlichen

Bonusansprüchen nachzukommen. Ein zu geringer Lärmaufschlag könnte diese Fähigkeit gefährden, da dann nicht mehr genügend Bonusmittel zur Verfügung stehen könnten. Eine Regelung, die ausreichende Bonusmittel sicherstellt und gleichzeitig bestimmt, dass etwaige Überschüsse auf Seiten der Antragstellerinnen umgehend durch Rückflüsse aufgelöst werden, hält daher auch die Beschlusskammer für zielführender als den risikobehafteten Versuch einer exakten Punktlandung zum Laufzeitende. 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. Die Beschlusskammer sieht deshalb keine Notwendigkeit, die Genehmigung der lärmabhängigen Entgeltkomponente nunmehr in Höhe von 7 % sowie die ergänzende Bestimmung einer eventuellen Rückzahlung von Überschüssen zu versagen. Dies führte vielmehr zu einem Anreizverlust im Hinblick auf die Umrüstung von Güterwagen zur Reduzierung der Schallemissionen, der den Systemzweck unterliefe.

### **II. 3.6.7 Leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG**

Gemäß § 39 Abs. 2 ERegG 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. Die Antragstellerinnen hatten mit Antrag vom 21.02.2018, zuletzt modifiziert am 14.05.2018, die Einführung eines Anreizsystems durch Änderung der genehmigten Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Genehmigung der Ziffern „6.4.2 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit“ und „6.4.3 Minderung“ mit Wirkung zum 09.12.2018 (SNB 2019) gemäß §§ 45 f. ERegG begehrt. In dem sich anschließenden Verfahren vor der Beschlusskammer, das dort unter dem Aktenzeichen BK10-18-0014\_E geführt wurde, wurde der Antrag mit Beschluss vom 31.08.2018 jedoch abgelehnt, da der vorgelegte Entwurf den gesetzlichen Bestimmungen nicht hinreichend genügte.

Da der Betreiber der Schienenwege gemäß § 45 Abs. 2 Satz 1 ERegG ausschließlich solche Entgelte mit den Zugangsberechtigten vereinbaren darf, die zuvor durch die Regulierungsbehörde genehmigt wurden, war den Antragstellerinnen die Anwendung des von ihnen vorgesehenen sog. Anreizsystems nicht möglich. Um dennoch den Anforderungen des § 39 Abs. 2 ERegG gerecht zu werden, der leistungsabhängige Entgelte verbindlich vorsieht, oblag ihnen im Anschluss an den abgelehnten Antrag die umgehende Entwicklung einer nunmehr rechtskonformen Ausgestaltung des entworfenen Systems.

Aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Beschlusserlass (31.08.2018) und Antragstellung (02.10.2018) von etwa einem Monat war es den Antragstellerinnen nicht möglich, rechtzeitig eine Neuvorlage zur Genehmigung bei der Bundesnetzagentur einzureichen. Damit steht im hiesigen Genehmigungsverfahren keine Entscheidung über ein angepasstes Modell an. Die vorgelegten Regelwerke enthalten keine entsprechenden Passagen. Vielmehr weist die zur Genehmigung vorgelegte Version der SNB an der Stelle, an der sich vormals die Regelungen zu den leistungsabhängigen Entgeltbestandteilen befanden, den Eintrag „bleibt frei“ auf (Ziffer 6.5).

Zu Recht hat die Hinzugezogene zu 18 in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2018 darauf aufmerksam gemacht, dass durch diese Auslassung die gesetzliche Vorgabe aus § 39 Abs. 2 ERegG nicht erfüllt werde. Die daraus gezogene Schlussfolgerung, dass nämlich auch das Trassenpreissystem im Übrigen dadurch nicht genehmigungsfähig sei, teilt die Beschlusskammer jedoch nicht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die hier zu genehmigenden Entgelte noch nicht unmittelbar nach Beschlusserlass, sondern erst mit Beginn der Netzfahrplanperi-

ode im Dezember 2019 Anwendung finden sollen. Es verbleibt somit noch ein gewisser Zeitraum, in dem die Antragstellerinnen den Mangel durch die Einführung tauglicher leistungsabhängiger Entgeltbestandteile beheben können. Die entsprechenden Bemühungen werden von der Beschlusskammer aufmerksam beobachtet. Sie hat dabei zur Kenntnis genommen, dass die Antragstellerinnen am 19.11.2018 eine Kundenveranstaltung durchgeführt haben, um die Kritik der Kammer im Beschluss vom 31.08.2018 an dem vorgelegten Entwurf abzuarbeiten. Sie hat weiterhin zur Kenntnis genommen, dass die Antragstellerinnen am 20.12.2018 einen überarbeiteten Entwurf zur Stellungnahme durch die Zugangsberechtigten auf ihrer Internetseite veröffentlicht haben und am 28.01.2019 einen Antrag zur Genehmigung von leistungsabhängigen Entgeltbestandteilen für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2018/2019 (sogenanntes Anreizsystem 2019) gestellt haben.

Aufgrund der zu beobachtenden Fortschritte besteht Anlass zu der Annahme, dass bis Dezember 2019 ein genehmigungsfähiges Anreizsystem für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 beantragt und genehmigt sein könnte, sodass ein Verstoß gegen § 39 Abs. 2 ERegG dann nicht mehr gegeben wäre.

### **II. 3.7 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten**

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für das Jahr 2020 sind bezüglich der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten für das Genehmigungsjahr 2020 nicht zu beanstanden. Die mit den Betriebsleistungen des Basisjahres gewichtete Summe der Entgelte (Referenzerlös<sup>39</sup>) übersteigt die Obergrenze der Gesamtkosten nicht. Das Preisniveau der zur Genehmigung vorgelegten Preise ist diesbezüglich nicht zu beanstanden.

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 2020 und somit das zweite Jahr der Regulierungsperiode 2019 bis 2023. Die Obergrenze der Gesamtkosten für das Jahr 2020 wurde mit Beschluss vom 13. August 2018 (Aktenzeichen BK10-18-0004\_E) auf 5.240 Mio. EUR festgelegt.

Die Antragstellerinnen haben die entsprechende Berechnung zur Darlegung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten in Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell vorgelegt. Der Referenzerlös 2020, der sich aus den zu genehmigenden Trassenpreisen 2020 und den entsprechenden Mengen (Betriebsleistungen) des Basisjahres ergibt (Durchschnitt 2014 bis 2016), beläuft sich nach den Berechnungen der Antragstellerinnen auf 5.181 Mio. EUR. Der

---

<sup>39</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.

Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich nach Angaben der Antragstellerinnen auf saldiert rund -7 Mio. EUR. Insgesamt beziffern die Antragstellerinnen einen Referenzerlös von 5.174 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt nach Angaben der Antragstellerinnen demnach 66 Mio. EUR unter der Erlösobergrenze (vgl. II. 3.7).

**Tabelle 27 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin**

Bereich	Ø Preis TPS 2020 [€/Trkm]	Betriebsleistung Basisjahr [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,23	649,3	3.396
SPFV	6,97	142,4	993
SGV	3,04	260,4	791
Summe Referenzerlös Basisentgelt	4,92	1052,1	5.181
Weitere Entgeltkomponenten (Tabelle 28)			- 7
Summe Referenzerlös insgesamt			5.174
Obergrenze der Gesamtkosten 2020			5.240
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			66

Im Rahmen der schriftlichen Anhörungen durch die Beschlusskammer erläuterten die Antragstellerinnen weiterhin, dass sich der saldierte Erlös aus weiteren Entgeltkomponenten in Höhe von -6,9 Mio. EUR wie in Tabelle 28 dargestellt aufgliedere.

**Tabelle 28 – Aufgliederung der weiteren Entgeltkomponenten**

Bereich	Erlös [Mio. €]
Mehrerlöse aus Stornierungen	+ 38
Anreizsystem inkl. Entgeltminderung, saldiert	- 27
- davon von den Antragstellerinnen an Zugangsberechtigte	- 41
- davon von Zugangsberechtigten an die Antragstellerinnen	+ 14
Baumleiter	- 12
Neuverkehrsnachlass	- 6
Summe	- 7

Fraglich ist bezüglich der weiteren Entgeltkomponente insbesondere, welche sonstigen Mehr- und Mindererlöspositionen bei der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten tatsächlich zu berücksichtigen sind.

Zur Berücksichtigung von Minderungs- und Anreizentgelten führen die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 15.10.2018 aus, dass die aus dem Anreizsystem zu zahlenden Entgelte ausschließlich ursächlich in der Nutzung der Schienenwege im Rahmen des Mindestzugangspaketes seien und daher bei den Referenzerlösen des Mindestzugangspaketes in Abzug gebracht werden müssten. Weiterhin sei die Baumleiterentgeltkomponente abzuziehen, da sich durch diese Komponente das eigentliche Trassenentgelt reduziere und sich andernfalls ein zu hoher Referenzerlös ergeben würde. Hinzu komme der Neuverkehrsnachlass, der ebenfalls das Trassenentgelt reduziere. Die Mengen des regulatorischen Basisjahres seien zwar unverändert dargestellt, jedoch werde der tatsächliche Erlös überschätzt, sobald alle Mengen des regulatorischen Basisjahres berücksichtigt würden.

Die Hinzugezogene zu 11 führt in ihrer Stellungnahme vom 06.11.2018 aus, dass Mindererlöse aus Anreizsystem, Baumleitungskosten und dem Neuverkehrsnachlass nicht referenzerlösmindernd wirken dürften. So seien Mindererlöse aus Anreizsystem und Baumleitungen

Abweichungen gegenüber dem vertraglich vereinbarten Soll und Neuverkehrsnachlässe Investitionen in zukünftige Erlöse. Es sei zwingend, diese nicht als Erlösminderungen anzuerkennen, da andernfalls die Zugangsberechtigten für die Mindererlöse aufkommen müssten. Ferner führen die Hinzugezogenen zu 8 und zu 14 in ihrer Stellungnahme vom 09.11.2018 aus, dass den Argumenten der Antragstellerinnen zur Erlösminderung wegen Schlechtleistung und insbesondere zur Berücksichtigung von Mindererlösen aus dem Anreizsystem nicht gefolgt werden könne. Daher seien Mindereinnahmen entgelterhöhend nicht zu berücksichtigen.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte bezüglich des Entgeltniveaus 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, dass sich nach den Feststellungen der Beschlusskammer ergibt. Im Rahmen der Preisanpassungen durch die Beschlusskammer im SPFV und SGV haben sich Anpassungen bei der Erlöszusammensetzung ergeben (vgl. Tabelle 27 gegenüber Tabelle 29). 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 13 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.

Bezüglich des Umgangs mit den weiteren Entgeltkomponenten (vgl. Tabelle 28) ist eine automatische Anrechnung von prognostizierten Entgeltminderungen und erwarteten Erlösminderungen aus dem Anreizsystem möglicherweise strittig. Gleichwohl kann eine Entscheidung hierzu in diesem Verfahren dahingestellt bleiben. Selbst wenn die erlösmindernden Komponenten vollständig unberücksichtigt blieben und die erlöserhöhenden Komponenten ( $\approx 52$  Mio. EUR = 38 Mio. EUR + 14 Mio. EUR) vollständig berücksichtigt würden, beliefe sich der Referenzerlös auf rund 5.233 Mio. EUR (vgl. Tabelle 29, entspricht 5.181 Mio. EUR + 52 Mio. EUR). und läge immer noch um 7 Mio. EUR unter der Obergrenze der Gesamtkosten.

Allerdings scheint 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 – gesamthafter Nichtberücksichtigung des Anreizsystems auf den Referenzerlös verbliebe ein Erlöspuffer von 21 Mio. EUR als Differenz zwischen Referenzerlöses (5.219 Mio. EUR = 5.181 Mio. EUR + 38 Mio. EUR) zur Obergrenze der Gesamtkosten (5.240 Mio. EUR).



**Tabelle 29 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer**

Bereich	Ø Preis TPS 2020 [€/Trkm]	Betriebsleistung Basisjahr [Mio. Trkm]	Referenzerlös [Mio. €]
SPNV	5,23	649,3	3396
SPFV	7,17	142,4	1021
SGV	2,93	260,4	763
Summe Referenzerlös Basisentgelt	4,92	1052,1	5.181
Weitere Entgeltkomponenten			- 7 bis 38
Summe Referenzerlös insgesamt			5174 bis 5219
Obergrenze der Gesamtkosten 2020			5.240
Erlöspuffer (OGK abzgl. Referenzerlös)			21 bis 66

Als weitere Unschärfe bezüglich der Berechnung des Referenzerlöses mit Bezug auf die weiteren Entgeltkomponenten ergäbe sich ggf. auch die Frage nach der Zugrundelegung der relevanten Mengengerüste (Basisjahr vs. Genehmigungsjahr) der jeweiligen Entgeltkomponenten. Wegen der in diesem Verfahren verbleibenden Differenz zwischen Referenzerlös und Obergrenze der Gesamtkosten kann eine Entscheidung diesbezüglich aber ebenfalls dahingestellt bleiben.

Abschließend 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.

Diese Unsicherheit hat die Beschlusskammer bei ihrer Entscheidung über die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2020 vom 13.08.2018 dazu bewogen, einen Widerrufsvorbehalt für den Fall einer vom ursprünglichen Beschluss zum AGK abweichenden endgültigen Festlegung vorzusehen.

Für den Fall, dass sich – insbesondere im [REDACTED] betriebenen Verfahren [REDACTED] – 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 zum OGK abzuändern wäre. Diese Möglichkeit hätte wiederum zur Folge, dass sich dann die in Ziffern 1 und 2 des Tenors der hier getroffenen Genehmigung als falsch darstellt. Die Beschlusskammer wird in einem solchen Fall den Widerruf der Genehmigung gemäß § 49 VwVfG 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.

### **II. 3.8 Kostendeckungspflicht und Kostenübertragung**

Die Beschlusskammer gibt – unter Hintanstellung von Überlegungen, wonach bereits keine Kostenunterdeckung im Sinne von § 31 Abs. 1 Satz 2 ERegG vorliegt, und insofern hilfsweise – dem Antrag auf eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 Satz 1 ERegG durch die Genehmigung der Entgelte in Höhe des Zielerlöses statt. Die Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen benannten Betrages von 66 Mio. EUR bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 ist hingegen nicht möglich.



Im Folgenden wird auf die nachstehenden Themenbereiche eingegangen:

- Ausnahme von der Kostendeckungspflicht
- Kostenübertragung auf die folgende OGK.

### **II. 3.8.1 Ausnahme von der Kostendeckungspflicht**

Die Beschlusskammer konnte – unter Hintanstellung von Überlegungen, wonach bereits keine Kostenunterdeckung im Sinne von § 31 Abs. 1 Satz 2 ERegG vorliegt, und insofern hilfsweise – dem Antrag, eine Kostenunterdeckung zuzulassen, stattgeben.

Die Antragstellerinnen hatten zugleich mit ihrem Genehmigungsantrag vom 02.10.2018, geändert mit Schreiben vom 15.10.2018, beantragt, eine Kostenunterdeckung in einer behaupteten Höhe von 66 Mio. EUR zuzulassen. Die zur Genehmigung beantragten Entgelte und Mengen des Basisjahres ergeben nach Angaben der Antragstellerinnen einen Referenzerlös in Höhe von 5.174 Mio. EUR (vgl. Abschnitt II. 3.7), welcher damit die im Verfahren BK10-18-0004\_E festgesetzte Obergrenze der Gesamtkosten in Höhe von 5.240 Mio. EUR um den Betrag von 66 Mio. EUR unterschreitet. Die Antragstellerinnen trugen hierzu vor, mit den angestrebten Entgelten erhebliche Preissprünge gegenüber den im Verfahren BK10-17-0314\_E genehmigten Entgelten verhindern zu wollen, die ohne eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht notwendig wären, um die Kosten zu decken.

Von dem Grundsatz der Kostendeckungspflicht für die Kosten des Mindestzugangspaketes 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. Gemäß § 31 Abs. 1 Satz 1 ERegG ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, mit der Summe der nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspaketes zu decken.

Bei der Auslegung des § 31 ERegG ist zu klären, ob bei der Ermittlung der Kostenunterdeckung auf die Differenz von regulatorischen Größen, d. h. der regulatorischen Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2020 und dem regulatorischen Referenzerlös 2020 oder auf tatsächlich erwartete Größen, d. h. den Vergleich aus tatsächlich erwartete Kosten 2020 und tatsächlich erwartete Erlöse 2020 abzustellen ist.

§ 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 soll 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 daher unerheblich, ob abstrakte Rechengrößen voneinander abweichen. Relevant sind vermutlich daher hingegen die tatsächlich erwarteten Erlöse und – auf der anderen Seite – die tatsächlich erwarteten Kosten.

Diese Entgelte sind mit den Gesamtkosten des Mindestzugangspaketes abzugleichen. Die Antragstellerinnen wählen an dieser Stelle den Vergleich mit der Obergrenze der Gesamtkosten. Die Obergrenze der Gesamtkosten entspricht jedoch nicht den Gesamtkosten des Mindestzugangspaketes. Die Obergrenze der Gesamtkosten dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu

erzielenden Gesamtumsatzes (vgl. § 26 Abs. 2 Satz 3 ERegG). Die richtige Vergleichsgröße wären vermutlich daher die tatsächlich erwarteten Kosten.

Die Antragstellerinnen referenzieren in ihrer Kalkulation auf den regulatorischen Referenzerlös in Höhe von 5.174 Mio. EUR. Dabei handelt es sich um die (nach ihrer Ansicht) gemäß § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten und – das ist entscheidend – mit den Betriebsleistungen nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichteten Entgelte. Davon beläuft sich der Referenzerlös aus Trassenentgelten (Basisentgelt) auf 5.181 Mio. EUR. Hierzu addieren sich die Erlöse aus den weiteren Entgeltkomponenten, die die Antragstellerinnen mit -7 Mio. EUR beziffern (vgl. Anlage 6c, Anhang 7 zum Genehmigungsantrag, dort „Anreizregulierung“). Aus Sicht der Beschlusskammer liegen die Erlöse der weiteren Entgeltkomponenten, wie unter Ziffer II. 3.7 ausgeführt, je nach vertretener Rechtsansicht zwischen -7 und 38 Mio. EUR. Die gesamten Erlöse für die nach § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten Entgelte betragen daher zwischen 5.174 und 5.219 Mio. EUR.

Mit Stellungnahme vom 24.10.2018 führen die Antragstellerinnen in ihrer Antwort auf das zweite Anhörungsschreiben aus, dass aus ihrer Sicht alleinig die regulatorischen Größen, d. h. die regulatorische Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2020 und der regulatorischer Referenzerlös 2020 zur Ermittlung der Kostenunterdeckung heranzuziehen sei. Da nach § 31 Abs. 2 ERegG auf die Summe der nach § 26 Abs. 2 ERegG ermittelten Entgelte rekuriert werde, stelle der Gesetzgeber ausschließlich auf eine Betrachtung der Obergrenze der Gesamtkosten ab. Nach § 26 Abs. 2 Satz 2 ERegG gelte, dass die mit der Betriebsleistung nach § 25 Abs. 1 ERegG gewichtete Summe dieser Entgelte nicht die Obergrenze der Gesamtkosten übersteigen darf. Die Antragstellerinnen argumentieren, dass im Umkehrschluss nach § 31 ERegG auch die Obergrenze der Gesamtkosten und die Mengen nach § 25 Abs. 1 ERegG maßgeblich seien, sodass auf dieser Grundlage eine Entscheidung nach § 31 Abs. 2 ERegG zu treffen sei.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist festzustellen, dass unabhängig davon, ob regulatorischen Größen oder tatsächlich erwartete Größen zur Ermittlung der Kostenunterdeckung herangezogen würden, die Entgelte jeweils in identischer Höhe zu genehmigen wären:

- Würde eine Kostenunterdeckung auf Grundlage tatsächlich erwarteter Größen berechnet, läge möglicherweise gar keine Kostenunterdeckung vor, die es zu genehmigen gälte. Der Prognoseerlös für 2020, d. h. der Erlös aus Mengen des Genehmigungsjahres und Preisen des Genehmigungsjahres beläuft sich gemäß den Angaben der Antragstellerinnen auf rund 5.436 Mio. EUR und liegt somit deutlich *über* dem mitgeteilten Referenzerlös in Höhe von 5.174 Mio. EUR und *über* der OGK 2020 von 5.240 Mio. EUR.
- Würde die Kostenunterdeckung – wie nach Ansicht der Antragstellerinnen – auf Grundlage regulatorischer Größen ermittelt, läge diese – je nach Rechtsauffassung zur Berücksichtigung der weiteren Entgeltkomponenten – zwischen 21 Mio. EUR und 66 Mio. EUR (vgl. Tabelle 29). Es würde somit zwar eine geringe Kostenunterdeckung vorliegen, welche aber nach Auffassung der Beschlusskammer entsprechend den in § 31 Abs. 2 ERegG genannten Anforderungen zu genehmigen wäre.

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.

Die Kostenunterdeckung wird – so denn vorhanden – vorliegend voraussichtlich nur vorübergehend eintreten. Die Antragstellerinnen beabsichtigen, die jeweiligen Differenzbeträge 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. Mittelfristig wird damit eine Kostendeckung erreicht.

Die Entscheidung über den 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 war 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 Kostenübertragung auf die folgende Obergrenze der Gesamtkosten**

Nach der Überzeugung der Beschlusskammer ist eine Berücksichtigung dieser nicht auf die Entgelte umgelegten Kosten bei der nächsten Festsetzung der Obergrenze der Gesamtkosten nicht möglich.

Die Antragstellerinnen haben neben der Zulassung einer Kostenunterdeckung (vgl. Abschnitt II. 3.8.1) zugleich beantragt, den sich aus der Kostenunterdeckung nach ihrer Auffassung ergebenden Betrag in Höhe von 66 Mio. EUR bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 zu berücksichtigen.

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 etwai-

gen 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 ausgleichen, 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>40</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

---

<sup>40</sup> Vgl. Beschluss zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (BK10-17-0001\_E), S. 55.

erst im letzten Jahr der in der Richtlinie genannten Frist durch einen umso größeren Preissprung zu erreichen.

Einer Entscheidung bezüglich einer möglichen Anrechnung der Kostenunterdeckung in 2020 auf die Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2021 bedarf es im gegenständlichen Verfahren zudem nicht. Vielmehr wäre über eine Anrechnung der Unterdeckung erst im zukünftigen Verfahren zur Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2021 zu entscheiden.

Im Übrigen dürfte das Gesetz mit der Regelung des § 26 Abs. 1 ERegG allerdings 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 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 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 Kosten**

Gemäß § 69 ERegG in Verbindung mit der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) erhebt die Regulierungsbehörde Kosten für ihre Entscheidung. Die Geltendmachung der entstandenen Höhe der Kosten erfolgt in einem gesonderten Bescheid.



**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln erhoben werden.

Bonn, den 13.02.2019

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Prof. Dr. Otte

Naas

Dr. Geers

3 Anlagen

**Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste**

Entsprechend

*Anlage 6.2 zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG 2020*

*Liste der Entgelte*

Segment (SGV)	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]
Standard	2,98	1,437	1,543	0,04	0,27	0,55	1,46
Sehr Schwer	4,22	2,463	1,757	0,04	0,30	0,61	1,62
Gefahrgut	3,63	1,437	2,193	0,04	0,37	0,74	1,97
Gefahrgutgüternahverkehr	2,00	0,909	1,091	0,04	0,20	0,41	1,09
Güternahverkehr	1,78	0,909	0,871	0,04	0,17	0,34	0,92
Lokfahrt	1,78	0,677	1,103	0,04	0,20	0,40	1,07
Standard Z-Flex	2,88	1,437	1,443	0,04	0,26	0,52	1,38
Sehr schwer Z-Flex	4,12	2,463	1,657	0,04	0,29	0,58	1,54
Gefahrgut Z-Flex	3,53	1,437	2,093	0,04	0,36	0,71	1,89
Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex	1,90	0,909	0,991	0,04	0,19	0,38	1,01
Güternahverkehr Z-Flex	1,68	0,909	0,771	0,04	0,16	0,31	0,84
Standard R-Flex	2,88	1,437	1,443	0,04	0,26	0,52	1,38
Sehr schwer R-Flex	4,12	2,463	1,657	0,04	0,29	0,58	1,54
Gefahrgut R-Flex	3,53	1,437	2,093	0,04	0,36	0,71	1,89
Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex	1,90	0,909	0,991	0,04	0,19	0,38	1,01
Güternahverkehr R-Flex	1,68	0,909	0,771	0,04	0,16	0,31	0,84
Standard Express	4,98	1,437	3,543	0,04	0,57	1,15	3,06
Gefahrgut Express	5,63	1,437	4,193	0,04	0,67	1,34	3,57
Gefahrgutgüternahverkehr Express	4,00	0,909	3,091	0,04	0,50	1,01	2,69
Güternahverkehr Express	3,78	0,909	2,871	0,04	0,47	0,94	2,52

Segment (SGV)	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]
Standard Schnell	3,48	1,437	2,043	0,04	0,35	0,70	1,86
Gefahrgut Schnell	4,13	1,437	2,693	0,04	0,45	0,89	2,37
Gefahrgutgüternahverkehr Schnell	2,50	0,909	1,591	0,04	0,28	0,56	1,49
Güternahverkehr Schnell	2,28	0,909	1,371	0,04	0,25	0,49	1,32
Standard Z-Flex Express	4,88	1,437	3,443	0,04	0,56	1,12	2,98
Gefahrgut Z-Flex Express	5,53	1,437	4,093	0,04	0,66	1,31	3,49
Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Express	3,90	0,909	2,991	0,04	0,49	0,98	2,61
Güternahverkehr Z-Flex Express	3,68	0,909	2,771	0,04	0,46	0,91	2,44
Standard Z-Flex Schnell	3,38	1,437	1,943	0,04	0,33	0,67	1,78
Gefahrgut Z-Flex Schnell	4,03	1,437	2,593	0,04	0,43	0,86	2,29
Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Schnell	2,40	0,909	1,491	0,04	0,26	0,53	1,41
Güternahverkehr Z-Flex Schnell	2,18	0,909	1,271	0,04	0,23	0,46	1,24
Standard R-Flex Express	4,88	1,437	3,443	0,04	0,56	1,12	2,98
Gefahrgut R-Flex Express	5,53	1,437	4,093	0,04	0,66	1,31	3,49
Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Express	3,90	0,909	2,991	0,04	0,49	0,98	2,61
Güternahverkehr R-Flex Express	3,68	0,909	2,771	0,04	0,46	0,91	2,44
Standard R-Flex Schnell	3,38	1,437	1,943	0,04	0,33	0,67	1,78
Gefahrgut R-Flex Schnell	4,03	1,437	2,593	0,04	0,43	0,86	2,29
Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Schnell	2,40	0,909	1,491	0,04	0,26	0,53	1,41
Güternahverkehr R-Flex Schnell	2,18	0,909	1,271	0,04	0,23	0,46	1,24

Segment (SPNV)	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]
Lastfahrt Baden-Württemberg	5,300	0,720	4,580	0,04	0,72	1,43	3,83
Lastfahrt Bayern	5,171	0,720	4,451	0,04	0,70	1,40	3,72
Lastfahrt Berlin	5,610	0,720	4,890	0,04	0,76	1,53	4,07
Lastfahrt Brandenburg	5,733	0,720	5,013	0,04	0,78	1,56	4,17
Lastfahrt Bremen	5,641	0,720	4,921	0,04	0,77	1,54	4,10
Lastfahrt Hamburg	4,950	0,720	4,230	0,04	0,66	1,33	3,55
Lastfahrt Hessen	5,060	0,720	4,340	0,04	0,68	1,36	3,63
Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern	5,595	0,720	4,875	0,04	0,76	1,52	4,06
Lastfahrt Niedersachsen	5,375	0,720	4,655	0,04	0,73	1,46	3,89
Lastfahrt Nordrhein-Westfalen	5,156	0,720	4,436	0,04	0,70	1,39	3,71
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	5,344	0,720	4,624	0,04	0,72	1,45	3,86
Lastfahrt Saarland	5,470	0,720	4,750	0,04	0,74	1,49	3,96
Lastfahrt Sachsen	5,406	0,720	4,686	0,04	0,73	1,47	3,91
Lastfahrt Sachsen-Anhalt	5,363	0,720	4,643	0,04	0,73	1,45	3,88
Lastfahrt Schleswig-Holstein	5,467	0,720	4,747	0,04	0,74	1,48	3,96
Lastfahrt Thüringen	5,416	0,720	4,696	0,04	0,73	1,47	3,92

Segment (SPNV)	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]
Leerfahrt Baden-Württemberg	3,066	0,677	2,389	0,04	0,39	0,79	2,10
Leerfahrt Bayern	3,064	0,677	2,387	0,04	0,39	0,79	2,10
Leerfahrt Berlin	3,164	0,677	2,487	0,04	0,41	0,82	2,18
Leerfahrt Brandenburg	3,336	0,677	2,659	0,04	0,43	0,87	2,32
Leerfahrt Bremen	3,289	0,677	2,612	0,04	0,43	0,85	2,28
Leerfahrt Hamburg	3,029	0,677	2,352	0,04	0,39	0,78	2,07
Leerfahrt Hessen	3,102	0,677	2,425	0,04	0,40	0,80	2,13
Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern	3,206	0,677	2,529	0,04	0,41	0,83	2,21
Leerfahrt Niedersachsen	3,343	0,677	2,666	0,04	0,44	0,87	2,32
Leerfahrt Nordrhein-Westfalen	3,073	0,677	2,396	0,04	0,39	0,79	2,11
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,046	0,677	2,369	0,04	0,39	0,78	2,08
Leerfahrt Saarland	2,600	0,677	1,923	0,04	0,32	0,65	1,73
Leerfahrt Sachsen	3,091	0,677	2,414	0,04	0,40	0,79	2,12
Leerfahrt Sachsen-Anhalt	3,149	0,677	2,472	0,04	0,41	0,81	2,17
Leerfahrt Schleswig-Holstein	3,113	0,677	2,436	0,04	0,40	0,80	2,14
Leerfahrt Thüringen	3,155	0,677	2,478	0,04	0,41	0,81	2,17



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]
Basic	4,76	1,251	3,509	0,02	0,55	1,11	2,95
Basic Express	6,76	1,251	5,509	0,02	0,85	1,71	4,55
Nacht	2,67	1,251	1,419	0,02	0,24	0,48	1,28
Nacht Express	4,67	1,251	3,419	0,02	0,54	1,08	2,88
Charter/Nostalgie	2,65	0,720	1,930	0,04	0,32	0,64	1,70
Punkt-zu-Punkt	3,41	1,251	2,159	0,02	0,35	0,70	1,88
Lok-/Leerfahrt	2,65	0,677	1,973	0,02	0,33	0,66	1,77
Lok-/Leerfahrt Express	4,65	0,677	3,973	0,02	0,63	1,26	3,37
Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h)	5,33	1,251	4,079	0,02	0,64	1,28	3,42
Metro Tag Mittel (101 km/h)	5,45	1,251	4,199	0,02	0,66	1,32	3,51
Metro Tag Mittel (102 km/h)	5,56	1,251	4,309	0,02	0,67	1,35	3,60
Metro Tag Mittel (103 km/h)	5,68	1,251	4,429	0,02	0,69	1,38	3,69
Metro Tag Mittel (104 km/h)	5,79	1,251	4,539	0,02	0,71	1,42	3,78
Metro Tag Mittel (105 km/h)	5,90	1,251	4,649	0,02	0,73	1,45	3,87
Metro Tag Mittel (106 km/h)	6,02	1,251	4,769	0,02	0,74	1,49	3,96
Metro Tag Mittel (107 km/h)	6,13	1,251	4,879	0,02	0,76	1,52	4,05
Metro Tag Mittel (108 km/h)	6,25	1,251	4,999	0,02	0,78	1,55	4,14
Metro Tag Mittel (109 km/h)	6,36	1,251	5,109	0,02	0,79	1,59	4,24
Metro Tag Mittel (110 km/h)	6,47	1,251	5,219	0,02	0,81	1,62	4,33
Metro Tag Mittel (111 km/h)	6,59	1,251	5,339	0,02	0,83	1,66	4,42
Metro Tag Mittel (112 km/h)	6,70	1,251	5,449	0,02	0,85	1,69	4,51
Metro Tag Mittel (113 km/h)	6,81	1,251	5,559	0,02	0,86	1,72	4,60
Metro Tag Mittel (114 km/h)	6,93	1,251	5,679	0,02	0,88	1,76	4,69

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 (115 km/h)	7,04	1,251	5,789	0,02	0,90	1,79	4,78
Metro Tag Mittel (116 km/h)	7,16	1,251	5,909	0,02	0,91	1,83	4,87
Metro Tag Mittel (117 km/h)	7,27	1,251	6,019	0,02	0,93	1,86	4,96
Metro Tag Mittel (118 km/h)	7,38	1,251	6,129	0,02	0,95	1,90	5,06
Metro Tag Mittel (119 km/h)	7,50	1,251	6,249	0,02	0,96	1,93	5,15
Metro Tag Mittel (120 km/h)	7,61	1,251	6,359	0,02	0,98	1,96	5,24
Metro Tag Mittel (121 km/h)	7,73	1,251	6,479	0,02	1,00	2,00	5,33
Metro Tag Mittel (122 km/h)	7,84	1,251	6,589	0,02	1,02	2,03	5,42
Metro Tag Mittel (123 km/h)	7,95	1,251	6,699	0,02	1,03	2,07	5,51
Metro Tag Mittel (124 km/h)	8,07	1,251	6,819	0,02	1,05	2,10	5,60
Metro Tag Mittel (125 km/h)	8,18	1,251	6,929	0,02	1,07	2,13	5,69
Metro Tag Mittel (126 km/h)	8,29	1,251	7,039	0,02	1,08	2,17	5,78
Metro Tag Mittel (127 km/h)	8,41	1,251	7,159	0,02	1,10	2,20	5,88
Metro Tag Mittel (128 km/h)	8,52	1,251	7,269	0,02	1,12	2,24	5,97
Metro Tag Mittel (129 km/h)	8,64	1,251	7,389	0,02	1,14	2,27	6,06
Metro Tag Mittel (130 km/h)	8,75	1,251	7,499	0,02	1,15	2,31	6,15
Metro Tag Mittel (131 km/h)	8,86	1,251	7,609	0,02	1,17	2,34	6,24
Metro Tag Mittel (132 km/h)	8,98	1,251	7,729	0,02	1,19	2,37	6,33
Metro Tag Mittel (133 km/h)	9,09	1,251	7,839	0,02	1,20	2,41	6,42
Metro Tag Mittel (134 km/h)	9,21	1,251	7,959	0,02	1,22	2,44	6,51
Metro Tag Mittel (135 km/h)	9,32	1,251	8,069	0,02	1,24	2,48	6,60
Metro Tag Mittel (136 km/h)	9,43	1,251	8,179	0,02	1,26	2,51	6,69
Metro Tag Mittel (137 km/h)	9,55	1,251	8,299	0,02	1,27	2,54	6,79

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 (138 km/h)	9,66	1,251	8,409	0,02	1,29	2,58	6,88
Metro Tag Mittel (139 km/h)	9,77	1,251	8,519	0,02	1,31	2,61	6,97
Metro Tag Mittel (140 km/h)	9,89	1,251	8,639	0,02	1,32	2,65	7,06
Metro Tag Mittel (141 km/h)	10,00	1,251	8,749	0,02	1,34	2,68	7,15
Metro Tag Mittel (142 km/h)	10,12	1,251	8,869	0,02	1,36	2,72	7,24
Metro Tag Mittel (143 km/h)	10,23	1,251	8,979	0,02	1,37	2,75	7,33
Metro Tag Mittel (144 km/h)	10,34	1,251	9,089	0,02	1,39	2,78	7,42
Metro Tag Mittel (145 km/h)	10,46	1,251	9,209	0,02	1,41	2,82	7,51
Metro Tag Mittel (146 km/h)	10,57	1,251	9,319	0,02	1,43	2,85	7,61
Metro Tag Mittel (147 km/h)	10,69	1,251	9,439	0,02	1,44	2,89	7,70
Metro Tag Mittel (148 km/h)	10,80	1,251	9,549	0,02	1,46	2,92	7,79
Metro Tag Mittel (149 km/h)	10,91	1,251	9,659	0,02	1,48	2,95	7,88
Metro Tag Mittel (150 km/h)	11,03	1,251	9,779	0,02	1,49	2,99	7,97
Metro Tag Mittel (151 km/h)	11,14	1,251	9,889	0,02	1,51	3,02	8,06
Metro Tag Mittel (152 km/h)	11,25	1,251	9,999	0,02	1,53	3,06	8,15
Metro Tag Mittel (153 km/h)	11,37	1,251	10,119	0,02	1,55	3,09	8,24
Metro Tag Mittel (154 km/h)	11,48	1,251	10,229	0,02	1,56	3,13	8,33
Metro Tag Mittel (155 km/h)	11,60	1,251	10,349	0,02	1,58	3,16	8,43
Metro Tag Mittel (156 km/h)	11,71	1,251	10,459	0,02	1,60	3,19	8,52
Metro Tag Mittel (157 km/h)	11,82	1,251	10,569	0,02	1,61	3,23	8,61
Metro Tag Mittel (158 km/h)	11,94	1,251	10,689	0,02	1,63	3,26	8,70
Metro Tag Mittel (159 km/h)	12,05	1,251	10,799	0,02	1,65	3,30	8,79
Metro Tag Max (ab 160 km/h)	12,17	1,251	10,919	0,02	1,67	3,33	8,88



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)	7,33	1,251	6,079	0,02	0,94	1,88	5,02
Metro Tag Mittel Express (101 km/h)	7,45	1,251	6,199	0,02	0,96	1,92	5,11
Metro Tag Mittel Express (102 km/h)	7,56	1,251	6,309	0,02	0,97	1,95	5,20
Metro Tag Mittel Express (103 km/h)	7,68	1,251	6,429	0,02	0,99	1,98	5,29
Metro Tag Mittel Express (104 km/h)	7,79	1,251	6,539	0,02	1,01	2,02	5,38
Metro Tag Mittel Express (105 km/h)	7,90	1,251	6,649	0,02	1,03	2,05	5,47
Metro Tag Mittel Express (106 km/h)	8,02	1,251	6,769	0,02	1,04	2,09	5,56
Metro Tag Mittel Express (107 km/h)	8,13	1,251	6,879	0,02	1,06	2,12	5,65
Metro Tag Mittel Express (108 km/h)	8,25	1,251	6,999	0,02	1,08	2,15	5,74
Metro Tag Mittel Express (109 km/h)	8,36	1,251	7,109	0,02	1,09	2,19	5,84
Metro Tag Mittel Express (110 km/h)	8,47	1,251	7,219	0,02	1,11	2,22	5,93
Metro Tag Mittel Express (111 km/h)	8,59	1,251	7,339	0,02	1,13	2,26	6,02
Metro Tag Mittel Express (112 km/h)	8,70	1,251	7,449	0,02	1,15	2,29	6,11
Metro Tag Mittel Express (113 km/h)	8,81	1,251	7,559	0,02	1,16	2,32	6,20
Metro Tag Mittel Express (114 km/h)	8,93	1,251	7,679	0,02	1,18	2,36	6,29
Metro Tag Mittel Express (115 km/h)	9,04	1,251	7,789	0,02	1,20	2,39	6,38
Metro Tag Mittel Express (116 km/h)	9,16	1,251	7,909	0,02	1,21	2,43	6,47
Metro Tag Mittel Express (117 km/h)	9,27	1,251	8,019	0,02	1,23	2,46	6,56
Metro Tag Mittel Express (118 km/h)	9,38	1,251	8,129	0,02	1,25	2,50	6,66
Metro Tag Mittel Express (119 km/h)	9,50	1,251	8,249	0,02	1,26	2,53	6,75
Metro Tag Mittel Express (120 km/h)	9,61	1,251	8,359	0,02	1,28	2,56	6,84
Metro Tag Mittel Express (121 km/h)	9,73	1,251	8,479	0,02	1,30	2,60	6,93
Metro Tag Mittel Express (122 km/h)	9,84	1,251	8,589	0,02	1,32	2,63	7,02

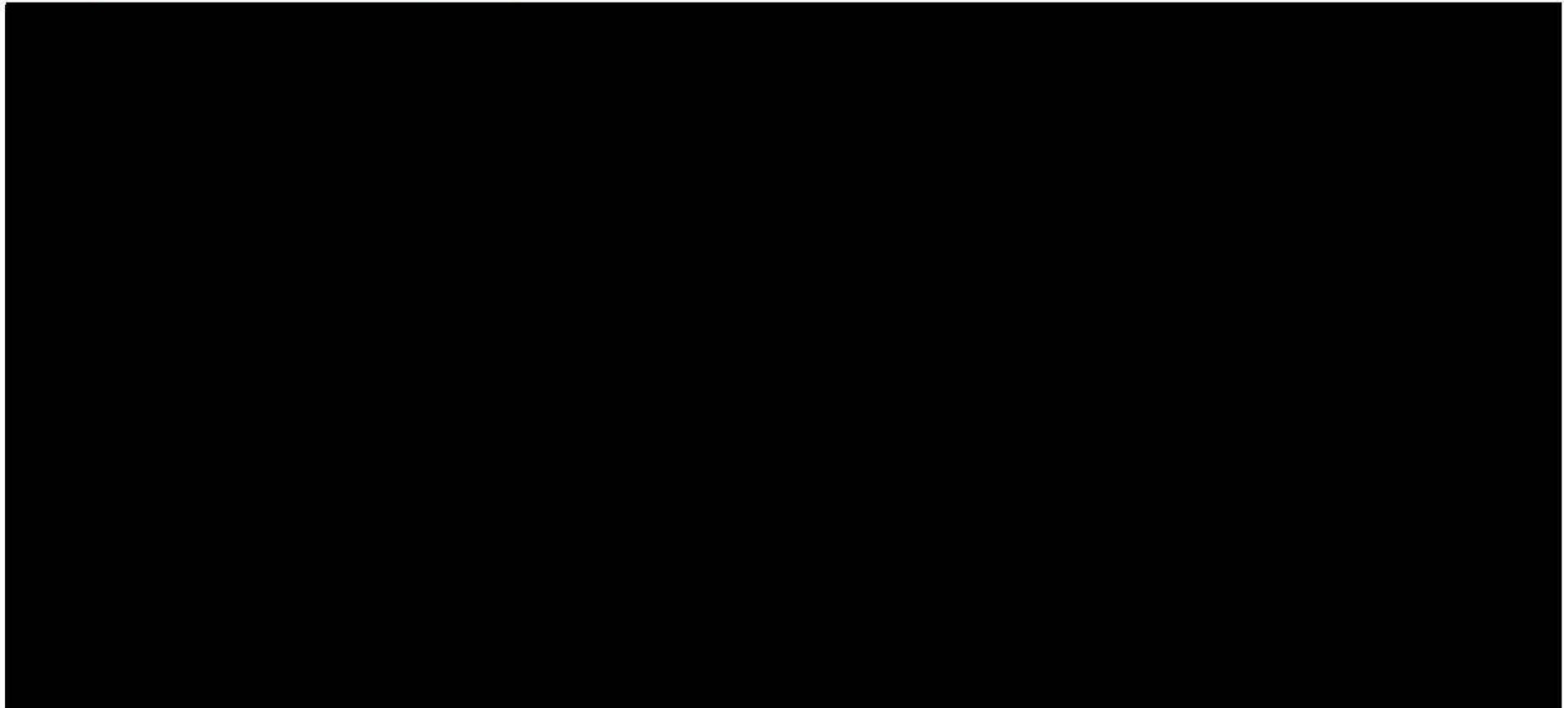
<u>Segment (SPFV)</u>	<u>Entgelt</u>	<u>davon</u>		<u>Fahrplankosten</u>	<u>Stornierungsentgelt</u>		
		<u>uKZ</u>	<u>Vollkosten-</u> <u>aufschlag</u>		<u>5-30 Tage</u>	<u>24h-4 Tage</u>	<u>&lt; 24h</u>
		<u>[EUR/Trkm]</u>	<u>[EUR/Trkm]</u>		<u>[EUR/Trkm]</u>	<u>[EUR/Trkm]</u>	<u>[EUR/Trkm]</u>
Metro Tag Mittel Express (123 km/h)	9,95	1,251	8,699	0,02	1,33	2,67	7,11
Metro Tag Mittel Express (124 km/h)	10,07	1,251	8,819	0,02	1,35	2,70	7,20
Metro Tag Mittel Express (125 km/h)	10,18	1,251	8,929	0,02	1,37	2,73	7,29
Metro Tag Mittel Express (126 km/h)	10,29	1,251	9,039	0,02	1,38	2,77	7,38
Metro Tag Mittel Express (127 km/h)	10,41	1,251	9,159	0,02	1,40	2,80	7,48
Metro Tag Mittel Express (128 km/h)	10,52	1,251	9,269	0,02	1,42	2,84	7,57
Metro Tag Mittel Express (129 km/h)	10,64	1,251	9,389	0,02	1,44	2,87	7,66
Metro Tag Mittel Express (130 km/h)	10,75	1,251	9,499	0,02	1,45	2,91	7,75
Metro Tag Mittel Express (131 km/h)	10,86	1,251	9,609	0,02	1,47	2,94	7,84
Metro Tag Mittel Express (132 km/h)	10,98	1,251	9,729	0,02	1,49	2,97	7,93
Metro Tag Mittel Express (133 km/h)	11,09	1,251	9,839	0,02	1,50	3,01	8,02
Metro Tag Mittel Express (134 km/h)	11,21	1,251	9,959	0,02	1,52	3,04	8,11
Metro Tag Mittel Express (135 km/h)	11,32	1,251	10,069	0,02	1,54	3,08	8,20
Metro Tag Mittel Express (136 km/h)	11,43	1,251	10,179	0,02	1,56	3,11	8,29
Metro Tag Mittel Express (137 km/h)	11,55	1,251	10,299	0,02	1,57	3,14	8,39
Metro Tag Mittel Express (138 km/h)	11,66	1,251	10,409	0,02	1,59	3,18	8,48
Metro Tag Mittel Express (139 km/h)	11,77	1,251	10,519	0,02	1,61	3,21	8,57
Metro Tag Mittel Express (140 km/h)	11,89	1,251	10,639	0,02	1,62	3,25	8,66
Metro Tag Mittel Express (141 km/h)	12,00	1,251	10,749	0,02	1,64	3,28	8,75
Metro Tag Mittel Express (142 km/h)	12,12	1,251	10,869	0,02	1,66	3,32	8,84
Metro Tag Mittel Express (143 km/h)	12,23	1,251	10,979	0,02	1,67	3,35	8,93
Metro Tag Mittel Express (144 km/h)	12,34	1,251	11,089	0,02	1,69	3,38	9,02
Metro Tag Mittel Express (145 km/h)	12,46	1,251	11,209	0,02	1,71	3,42	9,11

<u>Segment</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]
Metro Tag Mittel Express (146 km/h)	12,57	1,251	11,319	0,02	1,73	3,45	9,21
Metro Tag Mittel Express (147 km/h)	12,69	1,251	11,439	0,02	1,74	3,49	9,30
Metro Tag Mittel Express (148 km/h)	12,80	1,251	11,549	0,02	1,76	3,52	9,39
Metro Tag Mittel Express (149 km/h)	12,91	1,251	11,659	0,02	1,78	3,55	9,48
Metro Tag Mittel Express (150 km/h)	13,03	1,251	11,779	0,02	1,79	3,59	9,57
Metro Tag Mittel Express (151 km/h)	13,14	1,251	11,889	0,02	1,81	3,62	9,66
Metro Tag Mittel Express (152 km/h)	13,25	1,251	11,999	0,02	1,83	3,66	9,75
Metro Tag Mittel Express (153 km/h)	13,37	1,251	12,119	0,02	1,85	3,69	9,84
Metro Tag Mittel Express (154 km/h)	13,48	1,251	12,229	0,02	1,86	3,73	9,93
Metro Tag Mittel Express (155 km/h)	13,60	1,251	12,349	0,02	1,88	3,76	10,03
Metro Tag Mittel Express (156 km/h)	13,71	1,251	12,459	0,02	1,90	3,79	10,12
Metro Tag Mittel Express (157 km/h)	13,82	1,251	12,569	0,02	1,91	3,83	10,21
Metro Tag Mittel Express (158 km/h)	13,94	1,251	12,689	0,02	1,93	3,86	10,30
Metro Tag Mittel Express (159 km/h)	14,05	1,251	12,799	0,02	1,95	3,90	10,39
Metro Tag Max Express (ab 160 km/h)	14,17	1,251	12,919	0,02	1,97	3,93	10,48



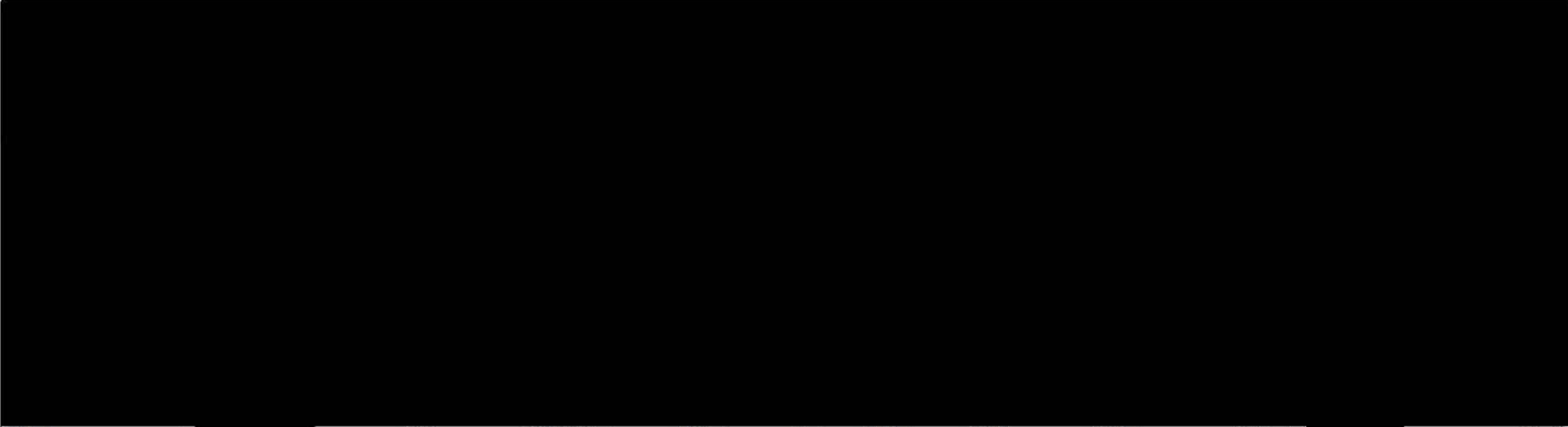
**Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer**

Abbildung 3 – Mastermodell TPS 2020 mit Adjustierungen der Beschlusskammer



**Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag**

Abbildung 4 – Mastermodell TPS 2020 im Genehmigungsantrag



23 Basic		26%	1,251	- 0,127	-	0,559	224	0,092	20,48	0,226	-	86,534		4,64
24 Nacht		7%	1,251	- 0,177	-	0,509	98	0,092	9,01	0,291	-	14,787		2,62
25 Charter	299,227	0%	0,720	- 0,128	-	0,561	201	0,066	13,31	0,194	-	20,145	772,841	2,58
26 Punkt-zu-Punkt		0%	1,251	- 0,132	-	0,642	224	0,092	20,48	0,205	-	31,927		4,20
27 Leer/Lokfahrt		4%	0,677								-	20,512		2,58
28 Express		0%			-	0,48959			30,4		-	62,049		2,00
29 Summe		100%	1,226				300	0,102						6,97