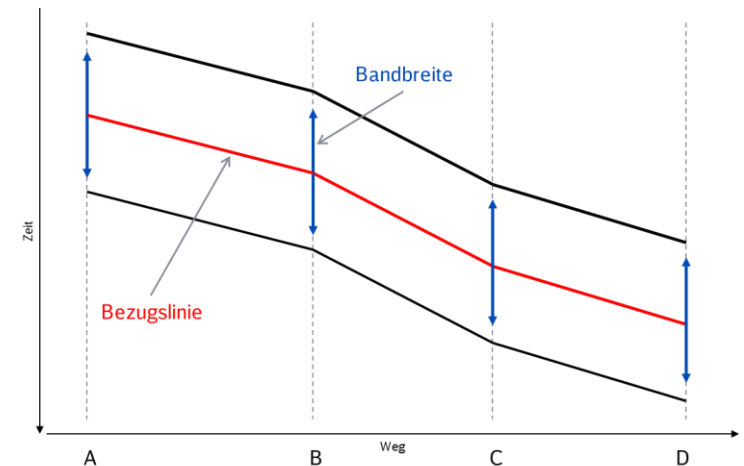


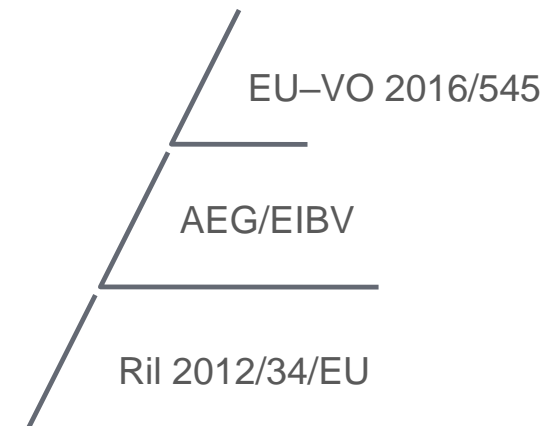


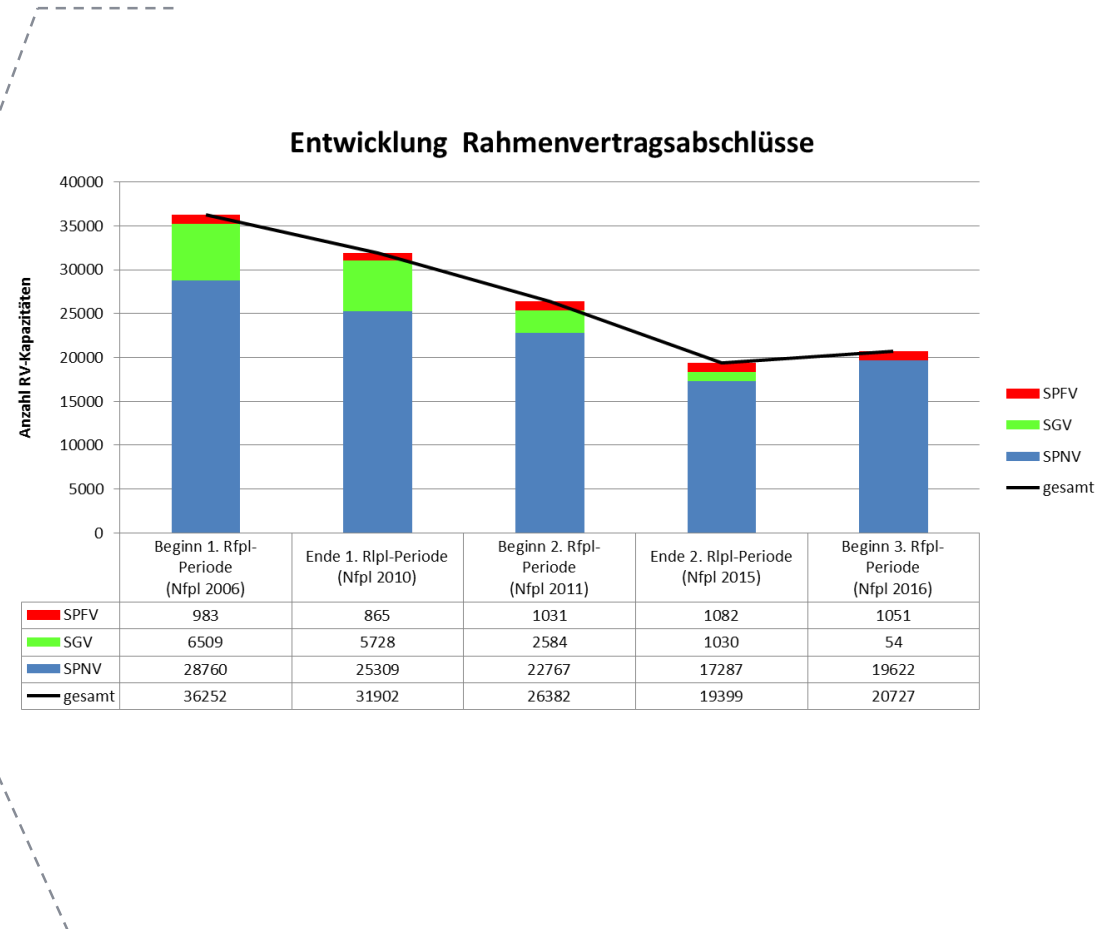
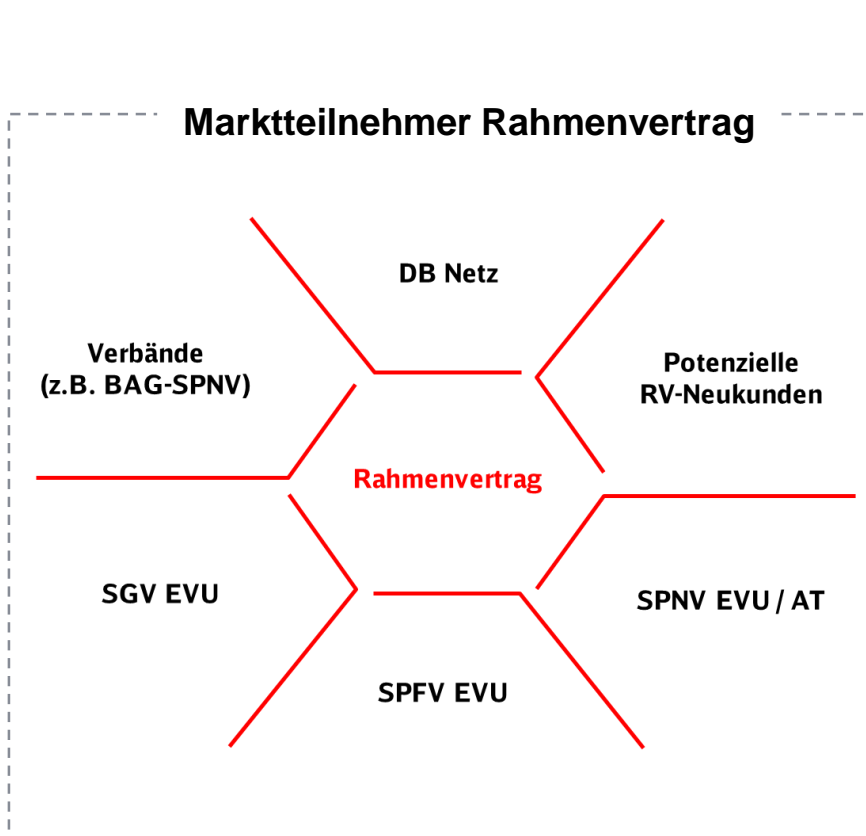
# Kapazitätssicherung in Rahmenverträgen – de lege lata und de lege ferenda

- Für die mittel- bis langfristige Nutzung von Schienenwegkapazität bietet die DB Netz AG **seit 2006** Rahmenverträge (RV) an
- RV sichern für **in der Regel für fünf Jahre** die Zuweisung von Trassen innerhalb vereinbarter **Bandbreiten**
- RV entfalten Ihre Wirkung bei **Nutzungskonflikten** im Netzfahrplan
- DB Netz ist europaweit der einzige Betreiber der Schienenwege, der qualitativ und flächendeckend Kunden den europarechtlichen Vorgaben entsprechende RV anbietet



- Rechtliche Grundlage für Rahmenverträge ergeben sich **derzeit** aus EU-Richtlinien, Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)
- Die **Durchführungsverordnung vom 07.04.2016** „überschreibt“ Richtlinien und nationales Recht der EU-Mitgliedsstaaten mit neuen, unmittelbar geltenden Vorgaben





# Die von DB Netz angebotenen Rahmenverträgen erfüllen aktuell auch die Anforderungen der EU – Ril 2012/34 (1)

➤ Im Rahmenvertrag (RV) müssen die Merkmale der Fahrwegkapazität für mehr als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden; grundsätzlich 5 Jahre – kürzere / längere Laufzeit möglich

➤ Periodische Rahmenverträge  
gem. Ziff. 4.4.4.1 SNB  
aperiodische Rahmenverträge  
gem. Ziff. 4.4.4.2 SNB



➤ RV darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln

➤ Ziff. 4.4.1 SNB



➤ Mitgliedstaat kann eine vorherige Genehmigung durch die Regulierungsstelle verlangen

➤ § 14a AEG  
§ 14d Satz 1 Nr. 4 AEG



➤ RV dürfen die Nutzung des Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen

➤ § 13 (2) EIBV – 75% Regel



# Die von DB Netz angebotenen Rahmenverträgen erfüllen aktuell auch die Anforderungen der EU – Ril 2012/34 (1)

➤ RV müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können

➤ § 4 Mustervertrag RV



➤ RV können Verkehrsstrafen für den Fall von Änderungen oder Kündigung vorgesehen werden

➤ Ziff. 4.4.6 SNB



➤ Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes RV allen Beteiligten offenzulegen

➤ - Muster – RV im Internet veröffentlicht  
- Belegung von Strecken mit RV aus ISR ersichtlich



... doch dann kam die  
Durchführungsverordnung  
(EV) 2016 / 545 der Kommission vom 04. April  
2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug  
auf Rahmenverträge für die Zuweisung von  
Fahrwegkapazität



# Wirkung des Rahmenvertrags bei der Trassenvergabe aktuell / zukünftig



## Verfahren nach derzeit geltendem Recht

- §13 Abs. 1 EIBV: Dem RV-Inhaber ist eine Trasse innerhalb RV-Bandbreite **ohne Durchführung Höchstpreisverfahren** anzubieten
- Demnach greift der RV, wenn RV-Inhaber unterliegen würde nach:
  - Vorrangregeln § 9 Abs. 4 EIBV und
  - Regelentgeltverfahren § 9 Abs. 5 EIBV

## Verfahren nach DV vom 07.04.2016

- Entscheidungsverfahren zunächst wie zuvor (Vorrangregeln -> Regelentgeltverfahren -> RV-Schutz), jedoch:
- Bzgl. abzulehnender Trasse: DB Netz muss konfligierende Trassenanmeldungen auf Basis **wirtschaftlicher Interessen** vergleichen
- Danach **erneute Koordination**, bei der DB Netz Ergebnis der Bewertung vorstellt und auf einvernehmliche Lösung hinwirkt
- Bei keiner einvernehmlichen Lösung:
  - RV wird „**zwangsangepasst**“, so dass beide Trassen realisierbar sind
  - oder Trassenanmeldung mit RV obsiegt

# Kritische Bestimmungen des DRA vom 04.02.2016 mit Relevanz für künftiges Vorgehen

## Artikel 6 DRA

- Vor Vergabe/Verlängerung/Erweiterung eines RV muss der BdS mindestens **11 Beurteilungskriterien** in Betracht ziehen, u.a. die **kommerziellen Interessen** des Antragstellers, die **Bedürfnisse der Endkunden**, das **Kapazitätsbedürfnis** europäischer SGV-Korridore oder die **Infrastrukturfinanzierung**
- Die Prüfung der komplexen Entscheidungs- und Abwägungsgründe behindert einen zügigen und rechtssicheren Vertragsschluss

## Artikel 9/10 DRA

- Neue Vorgaben zum Umgang mit Konflikten zwischen RV untereinander und RV mit Trassen. **7 Kriterien** werden aufgezählt, u. a. soll das **legitime kommerzielle Interesse** des Antragstellers bzw. die Beeinträchtigung des **Geschäftsmodells des RV-Inhabers** gegeneinander abgewogen werden. Ggf. Anpassung bestehender RV aufgrund Trassenanmeldung
- Komplexe Entscheidungs- und Abwägungsgründe; fehlende Planungs- u. Rechtssicherheit für EVU / EIU → drohende rechtliche Auseinandersetzungen

## Artikel 3 DRA

- Es ist ein „**Framework Capacity Statement**“ (FCS) zu publizieren und permanent zu aktualisieren, das u.a. Angaben zur vergebenen und verfügbaren Rahmenvertragskapazität enthält
- Notwendige IT-Unterstützung für Darstellung / Aktualisierung ist bislang nicht in benötigter Form vorhanden → aufwändige manuelle Erhebungen

## Artikel 5 DRA

- Betrifft eine RV-Anmeldung **SGV-Korridore**, muss der BdS das **Management Board des Korridors** auf dessen Wunsch hin spätestens einen Monat vor Abschluss des RV **informieren**. Der BdS muss seine Entscheidung RV zu schließen/modifizieren/ abzulehnen **begründen**
- Hoher Verwaltungsaufwand, zusätzliche Zeitschleifen



# Zahlreiche neue Kriterien erhöhen den Transaktionsaufwand zwischen den Beteiligten; bisherige Verwaltungspraxis entwertet, Rechtssicherheit nicht mehr gegeben

## Artikel 6

### Abschluss von Rahmenverträgen

1. Vor dem Abschluss eines neuen Rahmenvertrags oder der Ausweitung oder wesentlichen Erhöhung der Rahmenkapazität eines bestehenden Rahmenvertrags berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber unter anderem die folgenden Punkte:
- eine optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität, einschließlich der Nutzung anderer Netze, unter Berücksichtigung geplanter Kapazitätsbeschränkungen;
  - die legitimen kommerziellen Erfordernisse des Antragstellers, wenn der Antragsteller nachweist, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die im Rahmenvertrag beantragte Kapazität zu nutzen;
  - die Bedürfnisse der Fahrgäste, des Güterverkehrssektors und der Investoren, einschließlich staatlicher Stellen und anderer öffentlicher und privater Einrichtungen;
  - die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit der entsprechenden Einrichtungen und der in diesen Einrichtungen erbrachten Leistungen, soweit dem Infrastrukturbetreiber diese Informationen mitgeteilt wurden;
  - die Finanzierung des Infrastrukturbetreibers und der künftigen Entwicklung des Netzes;
  - die Förderung eines effizienten Betriebs der Infrastruktur und, soweit möglich, der zugehörigen Einrichtungen, einschließlich geplanter Instandhaltungs-, Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen;
  - die Kapazitätsanforderungen der internationalen Schienengüterverkehrskorridore gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010;
  - eine angemessene, gezielte, transparente, gerechte und mit ausreichenden Ressourcen ausgestattete Verwaltung des Netzes;
    - eine etwaige vorübergehende Nichtausschöpfung der Rahmenkapazität und die Gründe dafür im Sinne von Artikel 11 Absätze 2 und 3 dieser Verordnung;
    - die für die Trassenzuweisung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung geltenden Vorrangkriterien gemäß Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU und Erklärungen über überlastete Fahrwege;
  - gegebenenfalls die Notwendigkeit, die langfristige finanzielle Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, zu gewährleisten.

Zusätzlich zu den Angaben gemäß den Buchstaben a bis k gibt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, welche anderen Elemente er zu berücksichtigen beabsichtigt.

## Artikel 10

### Koordinierung konkurrierender, unter Rahmenverträge fallender Trassenanträge während der

2. Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt die folgenden Kriterien:
- durch eine Änderung würde die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells des Antragstellers, der über die Rahmenkapazität verfügt, oder das Wirtschaftsmodell eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet;
  - durch eine Änderung würde die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells des Infrastrukturbetreibers nicht gefährdet, falls dieser nur die betroffene Strecke betreibt;
  - der Rahmenvertrag hat ein geringeres Leistungsniveau gemessen an den Vorrangkriterien, die bei der Trassenzuweisung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung entsprechend den Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU sowie den Regeln gemäß Artikel 47 und Artikel 49 der Richtlinie 2012/34/EU zugrunde gelegt werden;
  - ein Antragsteller verfügt auf der betroffenen Strecke über eine erhebliche Gesamtkapazität oder hat eine solche beantragt;
  - die legitimen kommerziellen Erfordernisse des Antragstellers, sofern er nachweist, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die im Rahmenvertrag beantragte Kapazität zu nutzen;
  - einer der konkurrierenden Anträge betrifft, einschließlich der Abschnitte in anderen Netzen, einen Verkehrsdienst von erheblich kürzerer Entfernung als der andere;
  - die Restlaufzeit des Rahmenvertrags oder des Geschäftsplans ist kurz und die Investitionen sind ganz oder größtenteils abgeschlossen.

Die Mitgliedstaaten können eine Gewichtung dieser Kriterien in den Rahmenregelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU festlegen.

- Am 04.02.2016 wurde in der Sitzung des Single European Railway Area Committee (SERAC) – gegen die Stimme Deutschlands – der Durchführungsrechtsakt (DRA) zu Rahmenverträgen angenommen.
- DB Netz AG / DB AG haben ggü. BMVI, CER und in 2015 auch direkt ggü. der EU-Kommission auf die kritischen Punkte hingewiesen.
- Ab dem **01.12.2016** wird der DRA als **unmittelbar geltendes Recht** Anwendung finden. Im Widerspruch stehende nationale Regelungen treten hinter die Regelungen des DRA zurück.

- Der DRA gefährdet durch seine bürokratischen und teils praxisfremden Bestimmungen das funktionierende Rahmenvertragssystem der DB Netz AG für **sämtliche Marktteilnehmer**.
  - So sieht der DRA bspw. die Pflicht für die DB Netz AG zur **Modifizierung bestehender Rahmenverträge** während ihrer Laufzeit vor. Dies widerspricht dem Ziel von Rahmenverträgen, **Planungs- und Rechtssicherheit** zu schaffen.
  - Weiterhin wäre die DB Netz AG u.a. verpflichtet, **kommerzielle Interessen** der EVU sowie **Bedürfnisse der Endkunden** bei der RV-Vergabe einzubeziehen und auf dieser Basis Vorrangigkeit zu bestimmen.

Die Bestimmungen für Entscheidungs- und Abwägungsgründe sind **zu komplex** und **behindern** eine zügige und **rechtssichere Durchführung** von Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren. Zudem sind die Gründe für Eingriffe in bestehende Verträge so massiv, dass eine **Planungs- und Rechtssicherheit** für alle Beteiligten nur noch **bedingt gegeben** ist.