



## Beschlusskammer 10

BK10-17-0314\_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 06.10.2017, 27.10.2017 und 06.11.2017 zur Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes der Betreiber der Schienenwege mit Wirkung ab dem 09.12.2018 (TPS 2019),

Hinzugezogene:

1. BAG-SPNV e.V., Wilmersdorfer Straße 50/51, 10627 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
2. Captrain Deutschland CargoWest GmbH, Am Grubenhof 2, 33330 Gütersloh, vertreten durch die Geschäftsführung,
3. DB Cargo AG, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, vertreten durch den Vorstand,
4. Freistaat Thüringen, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Werner-Seelenbinder-Straße 8, 99096 Erfurt,
5. Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG), Savignystraße 80, 60325 Frankfurt am Main, vertreten durch die Geschäftsführung,
6. KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG, Immermannstraße 65c, 40210 Düsseldorf, vertreten durch die Geschäftsführung,
7. KombiRail Europe B.V., Oudelandseweg 33, 3194 AR Hoogvliet-Rotterdam, NL, vertreten durch den Vorstand,

8. Leo Express a.s., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, CZ, vertreten durch den Vorstand,
9. Mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
10. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE), Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, vertreten durch den Vorstand,
11. Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Friedrich-Ebert-Straße 19, 59425 Unna, vertreten durch den Vorstandsvorsteher,
12. ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Möllendorffstraße 49, 10367 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
13. RDC Deutschland GmbH, Altonaer Poststraße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
14. SBB Cargo Deutschland GmbH, Schifferstraße 166, 47059 Duisburg, vertreten durch die Geschäftsführung,
15. Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG), Marienbader Straße 48, 70372 Stuttgart, vertreten durch die Geschäftsführung,
16. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), Friedrich-Ebert-Ring 14 – 20, 56068 Koblenz, vertreten durch den Vorstandsvorsteher,
17. Transdev GmbH, Georgenstraße 22, 10117 Berlin, vertreten durch die Geschäftsführung,
18. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), Augustastrasse 1, 45879 Gelsenkirchen, vertreten durch den Vorstand,
19. Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Emilienstraße 15, 04107 Leipzig, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden,

– Verfahrensbevollmächtigte:

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

der Hinzugezogenen zu 2, 10 und 14:

Orth Kluth Rechtsanwälte PartGmbB  
Friedrichstraße 186  
10117 Berlin

der Hinzugezogenen zu 3:

Herr Dr. Claus Leitzke  
Deutsche Bahn AG  
Leipziger Platz 9  
10117 Berlin

des Hinzugezogenen zu 4:

NVS Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH  
Schmidtstedter Straße 34  
99084 Erfurt  
vertreten durch die Geschäftsführung

der Hinzugezogenen zu 7:

Herr Thomas Knechtel  
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güter-  
verkehr mbH & Co. KG  
Zum Laurenburger Hof 76  
60594 Frankfurt am Main

der Hinzugezogenen zu 8 und 13:

BBG und Partner PartGmbH  
Contrescarpe 75 A  
28195 Bremen

des Hinzugezogenen zu 19:

Brauner Schurgers-Brauner Uhlenhut  
Rechtsanwälte PartGmbH  
Hansastraße 30  
44137 Dortmund –

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 Martin Balzer

auf die mündliche Verhandlung vom 26.10.2017

am 17.01.2018

beschlossen:

1. Die aus der Anlage 1 zu diesem Beschluss ersichtlichen Entgelte für die Erbringung des Mindestzugangspaketes durch die Antragstellerinnen werden für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 genehmigt.
2. Die von den Antragstellerinnen gemäß Anlage 1 zum Genehmigungsantrag beantragten Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes werden für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 mit folgenden Änderungen genehmigt:
  - a. 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-/Leerfahrten. 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.

- b. Ziffer „6.2.1.2.8 Punkt-zu-Punkt“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird mit Blick auf die Ausführungen zum Geschwindigkeitskriterium und dem Kriterium Punkt-zu-Punkt wie folgt gefasst:

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

[...]

##### **Geschwindigkeitskriterium**

Soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren, dürfen sie in den jeweiligen Abschnitten, in denen zwei benachbarte Metropolbahnhöfe verbunden werden, nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h fahren. Jeweilige Abschnitte zwischen zwei benachbarten Metropolbahnhöfen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von mindestens 130 Km/h sind den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt vorgegeben; und [...]

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

[...]

Die unter den Kriterien Punkt-zu-Punkt und zeitliche Flexibilität gefassten Bedingungen müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen. Ansonsten ist dieser Verkehr den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen.

[...]

- c. In Ziffern „6.2.1.4.2 Gefahrgutganzzug“ und „6.2.1.4.3.1 Gefahrgutgüternahverkehrs zug“ 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. Gefahrgutganzzug**

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

**SNB Ziffer 6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahverkehrs zug**

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahverkehrs zug 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.~~

- d. 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, 472 € im SPNV und 483 € 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, 472 € im SPNV und 483 € im SGV. [...]

- e. 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, 472 € im SPNV und 483 € 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, 472 € im SPNV und 483 € im SGV. [...]

3. Die Genehmigung zu Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall, dass der Gesetzgeber mit Wirkung für den Genehmigungszeitraum eine Entscheidung zur Förderung des Schienengüterverkehrs trifft.
4. Die Genehmigung zur Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall, dass die endgültige Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten von der am 28.06.2017 getroffenen Entscheidung der Beschlusskammer (5.307 Mio. EUR) abweicht und in der Folge die Entscheidung über die Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 neu getroffen wird und von der am 21.08.2017 getroffenen Entscheidung der Beschlusskammer (5.299 Mio. EUR) abweicht.
5. Im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.
6. Die Betroffenen tragen die Kosten des Verfahrens. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

## Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Inhaltsverzeichnis.....  | 7  |
| I. Sachverhalt.....  | 11 |
| II. Gründe.....  | 17 |
| II. 1 Zuständigkeit und Verfahren.....   | 17 |
| II. 2 Genehmigungspflichtigkeit.....   | 19 |
| II. 3 Genehmigungsfähigkeit.....   | 19 |
| II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens.....           | 21 |
| II. 3.2 Segmente und Entgeltbildung im SPNV.....                                 | 22 |
| II. 3.2.1 Segmente im SPNV.....  | 24 |
| II. 3.2.2 Entgeltbildung Lasttrassen im SPNV.....                                | 27 |
| II. 3.2.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV.....                                | 30 |
| II. 3.3 Marktsegmente und Entgeltbildung im SPFV.....                            | 31 |
| II. 3.3.1 Marktsegmente im SPFV.....   | 32 |
| II. 3.3.1.1 Relevante Segmentierungskriterien.....                               | 33 |
| II. 3.3.1.2 Übersicht der Marktsegmente.....                                     | 35 |
| II. 3.3.1.3 Segment Nacht.....   | 37 |
| II. 3.3.1.4 Segment Punkt-zu-Punkt.....  | 41 |
| II. 3.3.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SPFV.....                      | 45 |
| II. 3.3.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV.....                 | 47 |
| II. 3.3.3.1 Vollkostenaufschlag Segment Charter / Nostalgie.....                 | 48 |
| II. 3.3.3.2 Vollkostenaufschlag Segment Punkt-zu-Punkt.....                      | 53 |
| II. 3.3.3.3 Vollkostenaufschläge Segmente Nacht und Basic.....                   | 59 |
| II. 3.3.3.4 Kostendeckung der Marktsegmente des SPFV.....                        | 61 |
| II. 3.3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV.....                           | 62 |
| II. 3.4.1 Marktsegmente im SGV.....  | 62 |
| II. 3.4.1.1 Relevante Segmentierungskriterien.....                               | 63 |
| II. 3.4.1.2 Übersicht der Marktsegmente.....                                     | 66 |
| II. 3.4.1.3 Gefahrgutzüge.....   | 68 |
| II. 3.4.2 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes im SGV.....                       | 70 |
| II. 3.4.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SGV.....                  | 71 |
| II. 3.4.3.1 Vollkostenaufschlag im Segment Standard.....                         | 72 |
| II. 3.4.3.1.1 Unzureichende Herleitung durch die Antragstellerinnen.....         | 73 |
| II. 3.4.3.1.2 Initialer Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer.....       | 74 |
| II. 3.4.3.1.3 Differenzierter Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer..... | 76 |
| II. 3.4.3.2 Kostendeckung der Marktsegmente des SGV.....                         | 83 |
| II. 3.5 Verkehrsdienstübergreifende Entgeltbildungsaspekte.....                  | 83 |
| II. 3.5.1 Systematik der Herleitung der Vollkostenaufschläge.....                | 84 |

|  |     |
|--|-----|
| II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge.....           | 86  |
| II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten .....                                       | 88  |
| II. 3.6.1 Stornierungsentgelte .....   | 88  |
| II. 3.6.1.1 Beabsichtigte Regelung.....  | 88  |
| II. 3.6.1.2 Rechtliche Anforderungen .....                                     | 90  |
| II. 3.6.1.3 Bewertung .....  | 92  |
| II. 3.6.1.4 Ermessen .....   | 94  |
| II. 3.6.2 Änderungsentgelte .....  | 95  |
| II. 3.6.2.1 Beabsichtigte Regelung.....  | 96  |
| II. 3.6.2.2 Rechtliche Anforderungen .....                                     | 97  |
| II. 3.6.2.3 Bewertung .....  | 97  |
| II. 3.6.2.4 Ermessen .....   | 98  |
| II. 3.6.3 LA-TPS nach § 35 Abs. 2 ERegG .....                                  | 99  |
| II. 3.6.3.1 Beabsichtigte Regelung.....  | 100 |
| II. 3.6.3.2 Rechtliche Anforderungen .....                                     | 100 |
| II. 3.6.3.3 Bewertung .....  | 100 |
| II. 3.6.4 Leistungsabhängige Entgelte nach § 39 Abs. 2 ERegG .....             | 102 |
| II. 3.7 Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten.....                        | 103 |
| II. 3.7.1 Kostenunterdeckung und Kostenübertragung .....                       | 103 |
| II. 3.7.1.1 Ausnahme von der Kostendeckungspflicht .....                       | 104 |
| II. 3.7.1.2 Kostenübertragung auf die folgende Obergrenze der Gesamtkosten.... | 106 |
| II. 3.7.2 Prüfung Referenzerlös gegen Obergrenze der Gesamtkosten .....        | 108 |
| II. 3.8 Darlegung der Entgeltgrundsätze .....                                  | 110 |
| III. Widerrufsvorbehalt zur Trassenpreisreduzierung im SGV .....               | 112 |
| IV. Widerrufsvorbehalt zur Festlegung der OGK.....                             | 113 |
| V. Kosten.....   | 114 |
| VI. Rechtsbehelfsbelehrung.....  | 115 |
| Anlagen.....   | 116 |
| Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste .....                                       | 116 |
| Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer .....           | 127 |
| Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag.....                             | 128 |



## Tabellenverzeichnis

|  |     |
|--|-----|
| Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag .....   | 13  |
| Tabelle 2 – Übersicht Tenorziffern und Abhandlung im Beschluss .....                       | 21  |
| Tabelle 3 – Beantragte und genehmigte Entgelte im SPNV [€/Trkm].....                       | 23  |
| Tabelle 4 – Abweichungen Preisbildung Lastfahrten SPNV TPS 2019 vs. TPS 2018.....          | 29  |
| Tabelle 5 – Vergleichsbetrachtung 2016 Rumpfsjahr (Januar bis Mai) vs. 2016 Volljahr ..... | 30  |
| Tabelle 6 – Beantragte und genehmigte Preise im SPFV [€/Trkm] .....                        | 32  |
| Tabelle 7 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SPFV [€/Trkm] .....              | 46  |
| Tabelle 8 – UKZ im SPFV TPS 2018 zu Antrag TPS 2019 [€/Trkm] .....                         | 47  |
| Tabelle 9 – Vollkostenaufschläge im SPFV [€/Trkm] .....                                    | 47  |
| Tabelle 10 – Herleitung Adjustierungsfaktor 2019 Segment Charter / Nostalgie .....         | 52  |
| Tabelle 11 – Kennzahlen Segment Punkt-zu-Punkt.....  | 56  |
| Tabelle 12 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt .....                       | 57  |
| Tabelle 13 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm].....                         | 62  |
| Tabelle 14 – Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes (UKZ) im SGV [€/Trkm].....               | 70  |
| Tabelle 15 – UKZ im SGV TPS 2018 zu Antrag TPS 2019 [€/Trkm].....                          | 71  |
| Tabelle 16 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm] .....                                    | 72  |
| Tabelle 17 – Modellsegmente Studie BVU (2014a) .....                                       | 75  |
| Tabelle 18 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018 .... | 76  |
| Tabelle 19 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard .....                       | 78  |
| Tabelle 20 – Zuordnung Gutarten zu Segmenten.....  | 79  |
| Tabelle 21 – Übersicht Tabellen aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030.....            | 81  |
| Tabelle 22 – Zuordnung Transportleistung Segment Standard [Mrd. tkm] .....                 | 82  |
| Tabelle 23 – Relative Preisauflschläge und umgekehrten Preiselastizitäten.....             | 86  |
| Tabelle 24 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2018 zu 2019.....                      | 87  |
| Tabelle 25 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt .....  | 89  |
| Tabelle 26 – Grundlage Kappungsgrenze Stornierung .....                                    | 93  |
| Tabelle 27 – Beabsichtigte Regelung Änderungsentgelte nach Änderungszeitpunkt.....         | 96  |
| Tabelle 28 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungen .....                                     | 98  |
| Tabelle 29 – Überschlägige Gesamtkostenprognose 2018 / 2019.....                           | 105 |
| Tabelle 30 – Unterschied zwischen Erlösen nach § 26 Abs. 2 ERegG und Gesamtkosten.         | 105 |
| Tabelle 31 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin.....                | 109 |
| Tabelle 32 – Aufgliederung der weiteren Entgeltkomponenten .....                           | 109 |
| Tabelle 33 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer .....          | 110 |

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung .....11  
Abbildung 2 – Schwerpunkte der Anhörungsschreiben im Verfahrensverlauf .....14  
Abbildung 3 – Anpassungen und Folgeanpassungen Mastermodell.....127  
Abbildung 4 – Mastermodell im Genehmigungsantrag .....128

## I. Sachverhalt

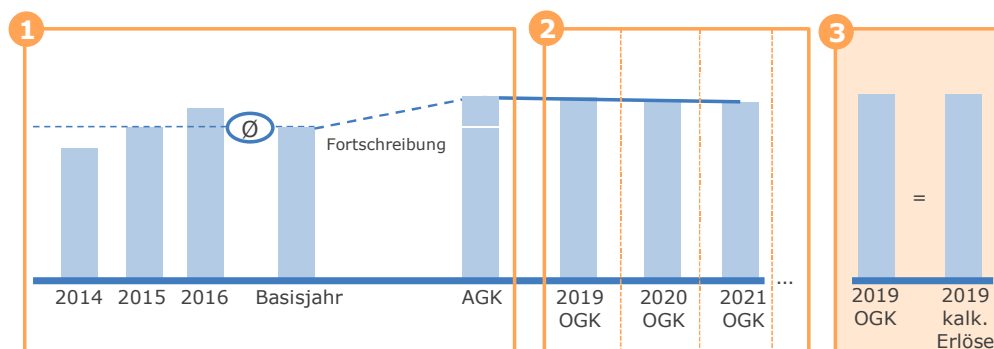
Die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (im Folgenden „die Antragstellerinnen“) gehören beide zum Konzern der Deutsche Bahn AG. Sie betreiben die beiden mit Abstand größten Schienennetze in der Bundesrepublik Deutschland.

Die bisherige Entgeltregulierung im Eisenbahnsektor erfolgte durch eine jährliche Vorabkontrolle der für eine künftige Netzfahrplanperiode kalkulierten Entgelte einschließlich einer jährlichen Kostenkontrolle. 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 2019 für die DB Netz AG wurde mit Beschluss der Beschlusskammer vom 21.08.2017 auf 5.299 Mio. EUR festgelegt (BK10-17-0169\_E). Die Entscheidung ist rechtskräftig.

Abbildung 1 – Schema Anreizsetzung



1 Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (AGK) 2019-2023

2 Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2019

3 Entgeltgenehmigung (TPS) 2019

Das vorliegende Verfahren betrifft die Entgeltgenehmigung (Schritt 3). Die Entgelte in einer Netzfahrplanperiode sind im Rahmen der jährlichen Entgeltgenehmigung genehmigungsfähig, wenn die kalkulatorischen Erlöse, die sich aus einer Multiplikation der beantragten Preise mit den auf das Basisjahr bezogenen Verkehrsmengen ergeben, der Obergrenze der Gesamtkosten entsprechen und den gesetzlich vorgesehene Preisbildungsgrundsätzen folgen.

Mit Schreiben vom 06.10.2017, am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, selbiges geändert mit Schreiben vom 27.10.2017 und 06.11.2017, jeweils ebenfalls am gleichen Tag bei der Bundesnetzagentur eingegangen, beantragen die Antragstellerinnen,

die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgeltgrundsätze und die in Anlage 1 zum Entgeltgenehmigungsantrag enthaltenen Entgelte unter Berücksichtigung der im Schreiben vom 27.10.2017 geändert beantragten Regelung zum Mindeststornierungsentgelt und der im Schreiben vom 06.11.2017 geändert beantragten Regelung zum lärmabhängigen Trassenpreissystem gemäß § 45 Abs. 1 ERegG zu genehmigen und eine Kostenunterdeckung in Höhe von 208 Mio. EUR zuzulassen.

Die Antragsunterlagen umfassen neben dem eigentlichen Antragsschreiben insgesamt neun Anlagen bzw. Anlagenkonvolute. Zu diesen Anlagen zählen neben den beabsichtigten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) in mehreren Versionen sowie deren Anlagen die Auswertung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten aus dem Stellungnahmeverfahren nach § 19 Abs. 1 ERegG. Weiterhin 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 2016 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 Fahrzeughalter ein.

**Tabelle 1 – Anlagen zum Genehmigungsantrag**

| <b>Beschreibung</b>                                       | <b>Anlage</b>       |
|---|---------------------|
| Entwurf SNB 2019 nebst geänderter Anlagen                 | Anlage 1            |
| Änderung / Neufassung des betr. techn. Regelwerks         | Anlage 2            |
| Darstellung SNB 2019 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 2014-2016                                   | Anlage 6b, Anhang 1 |
| eDOK uKZ 2014   | Anlage 6b, Anhang 2 |
| eDOK uKZ 2015   | Anlage 6b, Anhang 3 |
| eDOK uKZ 2016   | Anlage 6b, Anhang 4 |
| Regressionsdaten uKZ 2014                                 | Anlage 6b, Anhang 5 |
| Regressionsdaten uKZ 2015                                 | Anlage 6b, Anhang 6 |
| Regressionsdaten uKZ 2016                                 | Anlage 6b, Anhang 7 |
| Beschreibung Vollkostenaufschläge                         | Anlage 6c           |
| Geschäftsbericht DB Fernverkehr 2016                      | Anlage 6c, Anhang 1 |
| Studie MiD 2008, Tabellenband                             | Anlage 6c, Anhang 2 |
| Gutachten TNS, Tragfähigkeiten SPV                        | Anlage 6c, Anhang 3 |
| Gutachten BVU, Tragfähigkeiten SGV                        | Anlage 6c, Anhang 4 |
| Studie SRP PuM Abschlussbericht DB Netz                   | Anlage 6c, Anhang 5 |
| Stellungnahme TTS   | Anlage 6c, Anhang 6 |
| Mastermodell  | Anlage 6c, Anhang 7 |
| Entgeltherleitung SPNV                                    | Anlage 7            |
| Erläuterung der Schwärzungen                              | Anlage 8            |
| Liste zu beteiligender EVU und Wagenhalter                | Anlage A            |

Die Antragstellerinnen haben ihren Antrag mit Schreiben vom 27.10.2017 bezüglich der SNB Ziffer 6.4.8.2 (Mindeststornierungsentgelt) modifiziert. Die Antragstellerinnen haben ihren Antrag mit Schreiben vom 06.11.2017 (Antwort zum dritten Anhörungsschreiben) bezüglich der SNB Ziffer 6.3.2.3 (Lärmabhängige Entgelte) modifiziert. Mit Schreiben vom 06.11.2017 und 23.11.2017 haben die Antragstellerinnen die Darlegung der Übereinstimmung der Entgeltfestsetzung des lärmabhängigen Trassenpreisbestandteils mit § 35 Abs. 2 ERegG nachgereicht.

Mit Schreiben vom 01.12.2017 haben die Antragstellerinnen bestätigt, dass der Antrag so zu verstehen sei, dass der Fokus auf der Erzielung eines bestimmten Zielerlöses einerseits und einer Genehmigung der Entgeltbildungssystematik andererseits gerichtet sei. Die beantragten Entgelte ergäben sich aus der Kombination des begehrten Zielerlöses und der beantragten Entgeltbildungssystematik, so dass ihrer Ausweisung im Genehmigungsantrag im Wesentlichen eine deklaratorische Bedeutung zukomme.

Im Rahmen des Verfahrensverlaufs hat die Beschlusskammer neun Auskunftersuchen in Form von Anhörungen an die Antragstellerinnen übersandt. Die Beantwortung der Anhörungsschreiben durch die Antragstellerinnen erfolgte innerhalb der gesetzten Fristen. In der folgenden 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 |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SPNV                                   |   | ● |   | ● |   |   |   |   | ● |
| SPFV                                   | ● |   | ● |   |   | ● | ● | ● |   |
| SGV                                    |   |   |   | ● | ● |   |   |   |   |
| Segmentabgrenzungen                    |   | ● | ● |   | ● | ● |   |   |   |
| Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes   | ● |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Vollkostenaufschläge und Elastizitäten |   |   | ● | ● | ● | ● |   | ● |   |
| Sonstige Entgeltkomponenten            | ● |   | ● |   |   |   | ● |   |   |
| (Referenz-) Erlösbergrenze             | ● |   | ● |   |   |   | ● | ● |   |

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

Im Bereich des SPNV kritisieren die Hinzugezogenen zu 1, zu 4, zu 6, zu 11 und zu 19 das Fehlen der Möglichkeit der Buchung von Express-Trassen im SPNV. Dies sei gegenüber der Möglichkeit der Buchung solcher Trassen im SGV und SPFV diskriminierend und könne dazu führen, dass der SPNV perspektivisch „an den Rand“ gedrängt würde. Die Hinzugezogenen zu 1, zu 4 und zu 18 nehmen zudem zur Höhe der zur Genehmigung vorgelegten Entgelte im SPNV Stellung und sehen weiteren Erläuterungsbedarf insbesondere in den Fällen, wo die Preissteigerungen gegenüber dem TPS 2018 von 1,8 Prozent abwichen.

Im Bereich des SPFV nehmen die Hinzugezogenen zu 5, zu 8, zu 13 und zu 15 zum Segment „Charter / Nostalgie“ Stellung. Kritisiert wird insbesondere, dass die (geringe) Markttragfähigkeit dieses Segments im Genehmigungsantrag nicht adäquat berücksichtigt sei. Insbesondere führen die Hinzugezogenen diesbezüglich aus, dass der signifikant höhere Lok-/Leerfahrtenanteil des Marktsegments „Charter / Nostalgie“ bei der Beantragung der Entgelte nicht berücksichtigt worden sei. Die Hinzugezogene zu 5 sieht eine Erweiterung des Segments um Hotelzüge (nur Schlaf-, Liege-, Restaurantwagen, keine Sitzwagen) geboten. Die Hinzugezogenen zu 5, zu 8 und zu 13 kritisieren die starre zeitliche Abgrenzung des Segments „Nacht“ und die Herleitung der Markttragfähigkeit durch die Antragstellerinnen. Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 kritisieren zudem die Herleitung und Festsetzung der Markttragfähigkeit der Segmente „Punkt-zu-Punkt“ und „Basic“. Beim Segment Punkt-zu-Punkt erläutern die Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 zudem, dass die Segmentabgrenzung nicht plausibel und nicht diskriminierungsfrei gebildet worden sei.

Im Bereich des SGV kritisieren die Hinzugezogenen zu 2, zu 7, zu 10, zu 14 sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Herleitung und Markttragfähigkeit des Segments „Standard“ im Genehmigungsantrag. Die Markttragfähigkeit sei in diesem Segment nicht so stark ausgeprägt, wie von den Antragstellerinnen unterstellt. Gegenüber dem Vorjahr habe sich die intermodale Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs noch weiter verschlechtert. Gegen eine geplante Änderung (gegenüber dem SNB 2018) zur Marktabgrenzung der Segmente des Bereichs „Gefahrgut“ haben sich die Hinzugezogene zu 7 und der VDV ausgesprochen.

Bezüglich der weiteren Entgeltkomponenten sprechen sich die Hinzugezogenen zu 3, zu 4, zu 7, zu 8, zu 13, zu 19 und der VDV gegen die von den Antragstellerinnen vorgesehene Regelung bezüglich der Mindeststornierungsentgelte aus. Eine Erhöhung von 80 EUR (TPS

2017) auf einen nach oben offenen vierstelligen Eurobetrag stehe in keinem erkennbaren Verhältnis zu den mit einer Stornierung verbundenen Nachteilen für die Antragstellerinnen. Eine analoge Deckelung wie bei den Mindeststornierungsentgelten sei ebenfalls bei den Änderungsentgelten geboten.

Bezüglich der Berechnung des Referenzerlöses (zu genehmigende Preise multipliziert mit den Mengen aus dem Basisjahr) und der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten haben die Hinzugezogenen zu 7, zu 8 und zu 13 dahingehend Stellung genommen, dass keine Anrechnung des Mindererlöses aus Minderungen auf den Referenzerlös zu erfolgen habe.

Mit Schreiben vom 10.10.2017 hat die Beschlusskammer den Eingang der Entgeltgenehmigungsanträge bestätigt.

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgeltmaßnahmen sind am 09.10.2017 auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur ([www.bnetza.de](http://www.bnetza.de)) veröffentlicht worden. Hierbei ist eine Frist bis zum 20.10.2017 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 20.10.2016 festgesetzt worden.

Innerhalb der genannten Frist sind 19 Hinzuziehungsanträge gestellt und positiv beschieden worden. Außerdem ist dem Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V., dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. jeweils mit Schreiben vom 11.10.2017 gemäß § 77 Abs. 6 ERegG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden.

Nach Ablauf der Hinzuziehungsfrist haben drei Unternehmen weitere Hinzuziehungsanträge gestellt, die von der Beschlusskammer abgelehnt wurden.

Den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen ist in der am 26.10.2017 durchgeführten öffentlichen mündliche Verhandlung auch Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme gegeben worden. Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll der öffentlichen mündliche Verhandlung Bezug genommen.

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

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat ist mit Schreiben vom 20.11.2017 im (schriftlichen) Verfahren nach § 79 ERegG angehört worden. Im Rahmen der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates haben das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau, das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern und das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg Stellungnahmen eingebracht.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt führt in der Stellungnahme aus, dass die Einführung von Express-Trassen im SPNV nicht zwingend notwendig sei, solange sichergestellt sei, dass hinsichtlich des Qualitätsniveaus und der verfügbaren Kapazitäten keine Schlechterstellung des SPNV gegenüber dem SPFV und SGV entstände. Darüber hinaus sei der von den Antragstellerinnen beantragten Wegfall der Deckelung des Mindeststornierungsentgeltes kritisch zu sehen, es werde empfohlen, den Wegfall der Regelung nicht zu genehmigen.

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau führt in ihrer Stellungnahme aus, dass in Bayern eine Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,9 Prozent erfolgen solle, welche durch die Abweichung zwischen Prognose- und

IST-Werten für die Monate Januar bis Mai 2017 begründet würden. Dies sei nicht vollständig nachvollziehbar. Demnach müssten die Trassenentgelte in Bayern in jenen Monaten über der früheren Prognose gelegen haben. Dagegen spreche allerdings, dass es zwar Angebotsausweitungen gegeben habe, allerdings auch erhebliche baustellenbedingte Angebots einschränkungen. Es sei wünschenswert, wenn zu diesem Punkt eine erneute Erklärung von den Antragstellerinnen eingeholt und geprüft würde. Bezüglich einer möglichen Aufweitung der Nutzungsmöglichkeiten von günstigen Punkt-zu-Punkt Trassen solle beachtet werden, dass nicht taktgebundene Trassenanmeldungen von Fernverkehrsanbietern nicht zu Taktabweichungen und weiteren Nachteilen des SPNV führen sollten. Das Hinterfragen der Preise für die Stornierung und Änderung von Trassenbestellungen werde begrüßt.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern führt aus, dass die Sorge bestehe, dass für über 1,8 Prozent hinausgehende Preissteigerungen des SPNV beispielsweise baustellen- oder witterungsbedingte Ausfälle von Zügen oder das Fehlen saisonaler Verkehre im kurzen Validierungszeitraum Januar bis Mai 2017 ursächlich seien, da die durch die Antragstellerinnen angesetzten Kosten dann auf weniger Züge verteilt würden. Diese Aspekte seien in der Prüfung und Entscheidung mit zu berücksichtigen.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg führt aus, dass nachvollziehbar sei, wenn Express-Trassen im SPNV nicht eingeführt würden, wenn dadurch das Gefüge der Trassenpreisbremse unterlaufen würde. Es dürfe aber für den SPNV keine Schlechterstellung zum Referenzjahr erfolgen. Es solle sich diesbezüglich eine nachträgliche Überprüfungs möglichkeit offen gehalten werden.

Mit Schreiben vom 29.11.2017 hat die Beschlusskammer den Antragstellerinnen und den Hinzugezogenen unter Erläuterung der hierfür ausschlaggebenden Gründe mitgeteilt, dass die Entscheidungsfrist bis zum 23.02.2018 verlängert werde.

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



## II. Gründe

Die Genehmigung wird im tenorierten Umfang erteilt; im Übrigen werden die Anträge abgelehnt.

Die Rechtsgrundlage hierfür findet sich in § 45 ERegG. Die formalen Vorgaben der §§ 46, 77 und 79 ERegG sind eingehalten (hierzu unter Ziffer II.1). Die beantragten Entgelte und Entgeltgrundsätze sind im tenorierten Umfang genehmigungspflichtig (hierzu unter Ziffer II. 2) und genehmigungsfähig (hierzu unter Ziffer II. 3).

### 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 26.10.2017 stattgefunden (§ 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG). Die Entscheidung ist zudem mit der im Eisenbahnbereich tätigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden (§ 77 Abs. 5 ERegG).

Die Bundesnetzagentur hat die beantragten Entgelte am 09.10.2017 gemäß § 46 Abs. 3 ERegG auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Sie hat dabei eine Frist bis zum 20.10.2017 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. Zwei Verbänden, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Deutschen Speditions- und Logistikverband, hat die Beschlusskammer darüber hinaus Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

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. 1 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) entscheiden zu können, wer zu diesem Kreis gehört (vgl. BT Drs. 18/8334, S. 227). Dass die Zahl der Zugangsberechtigten unbestimmt ist, lässt sich auch anhand der eingereichten Unterlagen erkennen. So beinhaltet die von den Antragstellerinnen eingereichte Liste nur Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Aufgabenträger. Nicht abschließend benannt sind dagegen z.B. Zugangsberechtigte nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 b) ERegG.

Schließlich besteht auch kein Raum für eine notwendige Hinzuziehung nach § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Nach dieser Norm ist ein Dritter auf Antrag als Beteiligter zu dem Verfahren hinzuzuziehen, wenn der Ausgang des Verfahrens rechtsgestaltende Wirkung für diesen hat; soweit er der Behörde bekannt ist, hat diese ihn von der Einleitung des Verfahrens zu benachrichtigen. Notwendige Hinzuziehungen setzen danach einen Antrag des hinzuzuziehenden Dritten voraus (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Auflage 2015, § 13 Rz. 45f.). Selbst für den Fall also, dass man vorliegend die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 2 VwVfG für subsidiär anwendbar hielte (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)), müsste der entsprechende „Antrag“ der Antragstellerinnen ohne Erfolg bleiben. Soweit dagegen Dritte – die gemäß § 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, soweit die Anträge innerhalb der veröffentlichten Frist gestellt wurden.

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.

Nicht hinzugezogen wurden die RDC Autozug Sylt GmbH, die Hamburg-Köln-Express GmbH und die BTE BahnTouristikExpress GmbH, da deren Hinzuziehungsanträge nach Ablauf der Frist gemäß § 46 Abs. 3 Satz 2 ERegG gestellt wurden und daher abzulehnen waren.

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.

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 mit Schreiben vom 20.11.2017 erfolgt. Im Rahmen der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates haben das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr

und Bau, das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern und das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg Stellungnahmen eingebracht.

## **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 Entgeltgestaltungsvarianten, wie umweltbezogene Aufschläge oder Anreizsysteme, von der Entgeltgenehmigung umfasst. Die Zahlungsströme, die durch diese Gestaltungsvarianten erzielt werden, dienen 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-Benutzungsbedingungen (SNB) sind die Antragstellerinnen zur Unterrichtung der Bundesnetzagentur über beabsichtigte Änderungen verpflichtet. Bezüglich der für die Netzfahrplanperiode 2018/2019 von den Antragstellerinnen beabsichtigten Änderungen der SNB war unter dem Aktenzeichen BK10-17-0359\_Z ein Parallelverfahren bei der Bundesnetzagentur anhängig. Dieses hat mit Beschluss vom 17.11.2017 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 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

---

<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.

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)
- Prüfung der Vorgaben zur Darlegung der Entgeltgrundsätze gemäß Anlage 3 Nummer 2 zum ERegG (vgl. II. 3.8.)

Die Beschlusskammer hat den Antrag mit Blick auf das Schreiben der Antragstellerinnen vom 01.12.2017 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 im SPFV und SGV                          | Anlage 1                   |
|              | - Anpassung Tragfähigkeit SPFV Charter / Nostalgie          | Abschnitt II. 3.3.3.1      |
|              | - Anpassung Tragfähigkeit SPFV Punkt-zu-Punkt               | Abschnitt II. 3.3.3.2      |
|              | - Anpassung Tragfähigkeit SGV Standard                      | Abschnitt II. 3.4.3.1      |
|              | - Austarierung der Vollkostenaufschläge im SPFV und SGV     | Abschnitt II. 3.5.1        |
| Ziffer 2a    | Segmentabgrenzung SPFV Nacht                                | Abschnitt II. 3.3.1.3      |
| Ziffer 2b    | Segmentabgrenzung SPFV Punkt-zu-Punkt                       | Abschnitt II. 3.3.1.4      |
| Ziffer 2c    | Segmentabgrenzung SGV Gefahrgut                             | Abschnitt II. 3.4.1.3      |
| Ziffer 2d    | Stornierungsentgelte  | Abschnitt II. 3.6.1        |
| Ziffer 2e    | Änderungsentgelte   | Abschnitt II. 3.6.2        |
| Ziffer 3     | Widerrufsvorbehalt bei Förderung des SGV                    | Abschnitt III              |
| Ziffer 4     | Widerrufsvorbehalt bei Änderung Obergrenze der Gesamtkosten | Abschnitt IV               |
| Ziffer 5     | Ablehnung übriger Anträge                                   |                            |
| Ziffer 6     | Hinweise zur Kostentragung                                  | Abschnitt V                |

### **II. 3.1 Formale Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens**

Die formalen Voraussetzungen des Entgeltgenehmigungsverfahrens liegen vor.

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 2019 im Einklang mit Anlage 8 Ziffer 3 ERegG am 09.04.2018. Die Antragstellerinnen haben die beabsichtigten Entgeltgrundsätze nach Durchlaufen des gemäß § 19 Abs. 2 ERegG vorgesehenen Konsultationsverfahrens am 06.10.2017 in schriftlicher Form an die Bundesnetzagentur übergeben und die Genehmigung beantragt. Die Genehmigung wurde damit mehr als sechs Monate vor Ablauf der vorbezeichneten Frist beantragt.

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

Die Antragstellerinnen haben jedoch mit Schreiben vom 27.10.2017 ihren Genehmigungsantrag bezüglich der SNB Ziffer 6.4.8.2 (Mindeststornierungsentgelt) modifiziert.

Inhaltlich war zudem festzustellen, dass der Entgeltgenehmigungsantrag keine Darlegung der Übereinstimmung der beabsichtigten Entgeltfestsetzung für das lärmabhängige Trassenpreissystem mit den Vorgaben von § 35 Abs. 2 ERegG enthielt. Hierauf hat die Bundesnetzagentur die Antragstellerinnen unverzüglich hingewiesen (sog. drittes Anhörungsschreiben vom 27.10.2017) und die Antragstellerinnen haben eine entsprechende Darlegung am 06.11.2017 und 23.11.2017 ergänzt. Mit Schreiben vom 06.11.2017 hat sie zugleich den Genehmigungsantrag bezüglich der Höhe der lärmabhängigen Entgelte angepasst.

Einer Entscheidung der Beschlusskammer im vorliegenden Verfahren steht schließlich auch nicht der zwischenzeitliche Eintritt einer Genehmigungsfiktion im Sinne von § 46 Abs. 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 29.11.2017 auf den 23.02.2018 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 nicht aufgrund nachträglicher Antragsänderungen und der nachträglichen Einreichung von Unterlagen ohnehin – wofür einiges spricht – die Genehmigungsfiktion bei Hinwegdenken der Verlängerung der Fiktionsfrist erst am 23.01.2018 eingetreten wäre.

Die Antragstellerinnen haben ihren Antrag mit Schreiben vom 27.10.2017 bezüglich der SNB Ziffer 6.4.8.2 (Mindeststornierungsentgelt) und mit Schreiben vom 06.11.2017 (Antwort zum dritten Anhörungsschreiben) bezüglich der SNB Ziffer 6.3.2.3 (Lärmabhängige Entgelte) modifiziert. Sie hat zudem am 06.11.2017 und 23.11.2017 Darlegungen der Übereinstimmung der beabsichtigten Entgeltfestsetzung für das lärmabhängige Trassenpreissystem mit den Vorgaben von § 35 Abs. 2 ERegG nachgereicht.

Erst mit der letzten Ergänzung ihrer Darlegung zum lärmabhängigen Trassenpreissystem haben die Antragstellerinnen einen Sachvortrag zu allen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 35 Abs. 2 ERegG vorgetragen. Der vorangegangene Sachvortrag enthielt keine Angaben zur Erlösneutralität der beabsichtigten Entgeltfestsetzung. Erst mit dieser Ergänzung haben die Antragstellerinnen eine vollständige und – im Sinne des § 46 Abs. 2 ERegG – inhaltlich richtige Darlegung der Übereinstimmung der Entgeltfestsetzung mit den Vorgaben des ERegG vorgelegt.

Die Fiktionswirkung des Entgeltgenehmigungsantrages wäre daher bei Hinwegdenken der Verlängerung der Fiktionsfrist wohl erst am 23.01.2018 eingetreten.

## **II. 3.2 Segmente und Entgeltbildung 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.

**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  | 5,208         | 5,208              | 0,0%         |
| SPNV                  | Bayern                 | Lastfahrt  | 5,079         | 5,079              | 0,0%         |
| SPNV                  | Berlin                 | Lastfahrt  | 5,509         | 5,509              | 0,0%         |
| SPNV                  | Brandenburg            | Lastfahrt  | 5,629         | 5,629              | 0,0%         |
| SPNV                  | Bremen                 | Lastfahrt  | 5,539         | 5,539              | 0,0%         |
| SPNV                  | Hamburg                | Lastfahrt  | 4,864         | 4,864              | 0,0%         |
| SPNV                  | Hessen                 | Lastfahrt  | 4,970         | 4,970              | 0,0%         |
| SPNV                  | Mecklenburg-Vorpommern | Lastfahrt  | 5,492         | 5,492              | 0,0%         |
| SPNV                  | Niedersachsen          | Lastfahrt  | 5,278         | 5,278              | 0,0%         |
| SPNV                  | Nordrhein-Westfalen    | Lastfahrt  | 5,063         | 5,063              | 0,0%         |
| SPNV                  | Rheinland-Pfalz        | Lastfahrt  | 5,250         | 5,250              | 0,0%         |
| SPNV                  | Saarland               | Lastfahrt  | 5,373         | 5,373              | 0,0%         |
| SPNV                  | Sachsen                | Lastfahrt  | 5,312         | 5,312              | 0,0%         |
| SPNV                  | Sachsen-Anhalt         | Lastfahrt  | 5,268         | 5,268              | 0,0%         |
| SPNV                  | Schleswig-Holstein     | Lastfahrt  | 5,377         | 5,377              | 0,0%         |
| SPNV                  | Thüringen              | Lastfahrt  | 5,321         | 5,321              | 0,0%         |
|                       |                        |            |               |                    |              |
| SPNV                  | Baden-Württemberg      | Leerfahrt  | 2,986         | 2,986              | 0,0%         |
| SPNV                  | Bayern                 | Leerfahrt  | 3,029         | 3,029              | 0,0%         |
| SPNV                  | Berlin                 | Leerfahrt  | 3,156         | 3,156              | 0,0%         |
| SPNV                  | Brandenburg            | Leerfahrt  | 3,372         | 3,372              | 0,0%         |
| SPNV                  | Bremen                 | Leerfahrt  | 3,111         | 3,111              | 0,0%         |
| SPNV                  | Hamburg                | Leerfahrt  | 2,973         | 2,973              | 0,0%         |
| SPNV                  | Hessen                 | Leerfahrt  | 3,080         | 3,080              | 0,0%         |
| SPNV                  | Mecklenburg-Vorpommern | Leerfahrt  | 3,256         | 3,256              | 0,0%         |
| SPNV                  | Niedersachsen          | Leerfahrt  | 3,328         | 3,328              | 0,0%         |
| SPNV                  | Nordrhein-Westfalen    | Leerfahrt  | 3,004         | 3,004              | 0,0%         |
| SPNV                  | Rheinland-Pfalz        | Leerfahrt  | 2,905         | 2,905              | 0,0%         |
| SPNV                  | Saarland               | Leerfahrt  | 2,629         | 2,629              | 0,0%         |
| SPNV                  | Sachsen                | Leerfahrt  | 3,103         | 3,103              | 0,0%         |
| SPNV                  | Sachsen-Anhalt         | Leerfahrt  | 3,126         | 3,126              | 0,0%         |
| SPNV                  | Schleswig-Holstein     | Leerfahrt  | 2,986         | 2,986              | 0,0%         |
| SPNV                  | Thüringen              | Leerfahrt  | 3,165         | 3,165              | 0,0%         |

Nach § 37 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Länder, denen vom Bund Mittel für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen, die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege für diese Verkehrsdienste 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 nach Absatz 1 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.

Im zur Genehmigung vorgelegten TPS 2019 wird bezüglich der Entgelte des SPNV in Last- und Leerverkehren 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 Antragstellerinnen führen zu diesem Punkt aus, dass bezüglich der Segmentierung im SPNV keine Änderung gegenüber dem TPS 2018 erfolgt sei. Wie im Rahmen der Anhörung zum TPS 2018 bereits ausgeführt worden sei, sei die Nachfrage nach Personenverkehrs-Express-Trassen im SPNV sehr gering<sup>2</sup>. Mit Antwort vom 08.11.2017 zum dritten Anhörungsschreiben führen die Antragstellerinnen aus, dass der Anteil der Express-Trassen an den Lasttrassen des SPNV 0,07 Prozent betragen habe (Zeitraum Januar bis September 2017). Darüber hinaus seien bei Expressstrassen im SPNV kein differenziertes Endkundenbedürfnis und keine differenzierte Zahlungsbereitschaft der Endkunden erkennbar. Vielmehr würden vom SPNV punktuell dann Teiltrassen mit „Express“ bestellt, wenn damit aufgrund der bevorzugten betrieblichen Behandlung ein besonders großer Vorteil hinsichtlich der Minimierung von Verspätungen verbunden sei. Im SPNV sei keine homogene Gruppe erkennbar, die über die „normalen“ Gruppen der Reisenden hinaus besondere Pünktlichkeitsanforderungen stelle.

U.a. haben die Hinzugezogenen zu 1, zu 4, zu 6, zu 11 und zu 19 zu dieser Thematik Stellung genommen. So wird von der Hinzugezogenen zu 1 ausgeführt, dass durch das Fehlen der Bestellmöglichkeiten von Express-Trassen im SPNV eine Diskriminierung des SPNV vorliege, und zwar unabhängig davon, aus welchem Grund und in welcher Häufigkeit von der Möglichkeit einer Express-Trasse im SPNV Gebrauch gemacht würde. Auch der Vortrag der Antragstellerin, dass im SPNV kein differenziertes Endkundenbedürfnis und keine differenzierte Zahlungsbereitschaft der Endkunden erkennbar seien, könne nicht nachvollzogen werden. Auch im SPFV und SGV sei ein Nachweis von differenzierten Endkundenbedürfnissen für die Bestellung einer Express Trasse nicht erforderlich. Die Hinzugezogene zu 4 führt zudem aus, dass die Gefahr bestehe, dass die zunehmende Buchung von Express-Trassen im SGV und SPFV die ansonsten geltenden Vorrangregeln teilweise aushebeln könne und sich die Verfügbarkeit der Streckenkapazitäten für den SPNV verschlechtern könne. Die Hinzugezogene zu 6 führt aus, dass auch im SPNV eine erhebliche Nachfrage nach Express-Trassen bestehe. Auch die Kunden des SPNV legten Wert auf Pünktlichkeit. Zudem hätte die Buchung von Express-Trassen im Jahr 2017 bei der Linie RB 69 (Bielefeld – Hamm) zu einer Erhöhung der Pünktlichkeit um ca. 20 Prozentpunkte geführt. Die Hinzugezogene zu

---

<sup>2</sup> Im TPS 2017 existiert(e) im Rahmen der „alten“ Preissystematik basierend auf Streckenkategorien und Produktfaktoren ein Produktfaktor „Express-Trasse“, welche auch für den SPNV bestellbar war.



11 führt aus, dass für den Nahverkehr sehr wohl eine differenziertes Endkundenbedürfnis und eine differenzierte Zahlungsbereitschaft von Aufgabenträgern nach Express-Trassen bestehe.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt führt in seiner Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass die Einführung von Express-Trassen im SPNV nicht zwingend notwendig sei, solange sichergestellt sei, dass hinsichtlich des Qualitätsniveaus und der verfügbaren Kapazitäten keine Schlechterstellung des SPNV gegenüber dem SPFV und SGV entstünde. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg führt in seiner Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass nachvollziehbar sei, wenn Express-Trassen im SPNV nicht eingeführt würden, wenn dadurch das Gefüge der Trassenpreisbremse unterlaufen würde. Es dürfe aber für den SPNV keine Schlechterstellung zum Referenzjahr erfolgen. Es solle sich diesbezüglich eine nachträgliche Überprüfungsöglichkeit offen gehalten werden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Einführung eines zusätzlichen „Express-Segments“ für den SPNV nicht geboten.

Gemäß § 37 ERegG haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen im vorliegenden Kontext die Entgelte je Land festzulegen. Die durchschnittlichen Entgelte sind dabei für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 zuzüglich einer definierten Steigerung entsprechen. Die Entgelte müssen ferner angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein, § 39 Abs. 1 ERegG.

Mit Blick auf der Merkmal der Angemessenheit ist die Abgrenzung bepreisungsrelevanter Gruppen von Verkehren dann rechtskonform, wenn die Nachteile, die mit der konkret gewählten Abgrenzung verbunden sind, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zielvorgaben nicht völlig außer Verhältnis zu den Vorteilen stehen, die sie bewirkt (Angemessenheit der Zweck-Mittel-Relation). Die Prüfung der Angemessenheit erfolgt bidirektional – also zur Prüfung einer vorgenommenen Abgrenzung und zur Prüfung einer nicht vorgenommenen Abgrenzung, wie im vorliegenden Fall.

Die Beschlusskammer erkennt danach aktuell keine Verpflichtung zur Abgrenzung weiterer Segmente innerhalb der Lastverkehre in einem Bundesland.

Zwar ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es unerheblich ist, ob im Vergleich zu den Regelungen zum Geltungsbereich des genehmigten TPS 2018 Änderungen erfolgten oder nicht. Anders als im Bereich der Unterrichtung über geplante Änderungen von SNB gemäß § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG erstreckt sich das Genehmigungsverfahren nach § 46 Abs. 1 ERegG nicht nur auf die Änderungen, sondern auf die gesamten Entgelte einschließlich der Entgeltgrundsätze.

Auch ist richtig, dass das Thema Pünktlichkeit für den SPNV insgesamt einen hohen Stellenwert einnimmt. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass nachfrageseitig – wobei als Nachfrager die Aufgabenträger und Fahrgäste in Betracht kommen – zu Zeiten des Berufsverkehrs noch einmal erhöhte Pünktlichkeitsanforderungen gelten.

Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass die von den Hinzugezogenen teils beschriebene potentielle Gefahr des „an den Rand gedrängt Werdens“ des SPNV aus Sicht der Beschlusskammer durch die Einführung eines Express-Segments nicht nachhaltig gelöst würde. Es stünde zu befürchten, dass – zumindest in Regionen mit hoher Infrastrukturauslas-

tung – ein „Hochrüsten“ der um Kapazität konkurrierenden Verkehrsdienste zu einer Situation führen würde, in der das Entgeltniveau insgesamt steigen würde (jeweils Buchung Express-Segment durch SPNV und SPFV), die tatsächliche betriebliche Priorisierung in der Folge aber im Wesentlichen unverändert bliebe.

Entscheidend ist aus Sicht der Beschlusskammer aber, dass der Gesetzgeber bei dem für die Entgeltbildung des SPNV wesentlichen § 37 ERegG – anders als im § 36 ERegG für den SPFV und SGV – gerade keine Regelungen zur weiteren Marktsegmentierung bei Trassenentgelten vorgesehen hat. In § 37 Abs. 1 ERegG heißt es: „[...] haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes [...] die Höhe der Entgelte [...] je Land festzulegen“. Der Begriff der Marktsegmente findet mit Bezug auf die Trassenentgelte des SPNV im § 37 ERegG keine weitere Erwähnung<sup>3</sup>. Demgegenüber sind im – für den SGV und SPFV maßgeblichen – § 36 ERegG umfangreiche Regelungen zur Marktsegmentierung und Aufschlagslogik definiert.

Über die Kopplung der Dynamisierung der Entgelte im SPNV an die Regionalisierungsmittel sollte gerade ein stetiger und planbarer (Trassen-) Preispfad im SPNV beschrieben werden (vgl. Beschluss der Beschlusskammer zum Az. BK10-16-0008\_E vom 06.02.2017, Seite 52). Bei Einführen eines Express-Segmentes im SPNV stünde zu befürchten, dass sich die Dynamisierung von aktuell 1,8 Prozent pro Jahr nur noch auf einen Grund- oder Mischpreis im SPNV beziehen würde, die tatsächliche Preisentwicklung aber von der gesetzlich intendierten Preisdynamisierung abweichen würde.

Der Gesetzgeber hat mit dieser Regelung einerseits in Kauf genommen, dass in der Folge im SPNV keine Möglichkeit besteht, durch eine feinere Marktsegmentierung Endkundenerfordernisse ggf. adäquater zu adressieren. Dieses Abschneiden der Möglichkeit der weiteren Differenzierung der Entgelte des SPNV nach Marktsegmenten sichert im Gegenzug aber die auch im Gesetzgebungsprozess deutlich gewordenen Anforderungen insbesondere der Bundesländer und Aufgabenträger an eine hohe externe Transparenz, Nachvollziehbarkeit und vor allem Planungssicherheit bezüglich der Entgeltentwicklung des SPNV.<sup>4</sup>

Die Beschlusskammer hat in ihrer Entscheidung zum Az. BK10-16-0008\_E vom 06.02.2017 festgestellt:

*„Aus Sicht der Beschlusskammer steht dem Betreiber der Schienenwege dabei in einem gewissen Umfang frei, welche Verkehrsdienste innerhalb eines Landes preislich voneinander abgegrenzt werden. Freilich muss die Preisbildung angemessen, transparent und nichtdiskriminierend vorgenommen werden. Darüber hinaus bestehen aber im Rahmen des § 37 ERegG Spielräume. Diese relative Freiheit ist möglich, weil für alle voneinander abgegrenzten Verkehrsdienste zu prüfen ist, in welcher Höhe in 2017 ein durchschnittliches Entgelt für diesen Verkehrsdienst angefallen ist. Dieses durchschnittliche Entgelt ist dann um die bis zur Entgeltfestsetzung aufgelaufene Steigerungsrate anzupassen und anzuwenden. Unabhängig von der*

---

<sup>3</sup> Im Gegensatz zu den Regelungen zu Stationspreisen, wo Marktsegmente im § 37 Abs. 3 Erwähnung finden.

<sup>4</sup> Dem steht auch nicht entgegen, dass im SPNV nach Last- und Leerverkehren unterschieden wird. Die Unterscheidung in Last- und Leerfahrten des SPNV beschreibt keine an Endkundennachfrage orientierten Marktsegmente, sondern Gruppen von Nutzungsfällen (vgl. Beschluss TPS 2018, Az. BK10-16-0008\_E, S. 50f.)

*ausgewählten bepreisungsrelevanten Gruppe werden hierdurch Belastungsverschiebungen zu Gunsten oder zu Lasten einer Gruppe weitgehend ausgeschlossen.“*

Die Beschlusskammer hat erwogen, ob der Betreiber der Schienenwege nach diesen Grundsätzen berechtigt oder verpflichtet wäre, eine bepreisungsrelevante Gruppe für Expressstrassen zu definieren. Im Ergebnis wird davon auszugehen sein, dass eine solche Gruppenbildung möglich, jedoch nicht zwingend ist. Es ist zunächst vorstellbar, dass sachliche Abgrenzungskriterien entwickelt werden können, durch die „Expressstrassen“ von anderen Trassen abgegrenzt werden können (z.B. eine konditionierte Selbstdeklaration). Eine Abgrenzung wäre daher grundsätzlich transparent und nichtdiskriminierend umsetzbar. Eine Abgrenzung kann auch angemessen sein, um besondere Bedürfnisse einer Gruppe von Verkehren abzubilden. Eine Pflicht zur Definition einer Gruppe von Verkehren wird aber nur anzunehmen sein, wenn die einheitliche Preissetzung für die Gesamtgruppe unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zielvorgaben zu so großen Nachteilen für abgrenzbare Teile der Gruppe führt, dass sie außer Verhältnis zu den Vorteilen der gesamthaften Betrachtung stehen. Hierzu haben sich im Beschlusskammerverfahren noch keine durchgreifenden Anhaltspunkte ergeben.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass eine Abgrenzung dazu führen würde, dass für das abgegrenzte Segment das durchschnittliche Entgelt für 2017 zuzüglich einer jährlichen Erhöhung um 1,8 Prozent festzulegen wäre. Einen Aufschlag für ein „Express-Segment“ dürfte der Betreiber der Schienenwege nicht erheben.

Auch wenn die Regelung in § 37 ERegG nur die Preisbildung adressiert, darf die Leistungsseite dennoch nicht außer Betracht bleiben. Die Antragstellerinnen haben sicherzustellen, dass das gegenüber den Zugangsberechtigten des SPNV erbrachte Qualitätsniveau gegenüber der Referenzfahrplanperiode zur Preisbildung des SPNV (Fahrplanperiode 2016/2017) mindestens unverändert erhalten bleibt. Auch auf zunehmend kapazitiv belasteten Infrastrukturen darf der SPNV nicht schlechter gestellt werden als in der Referenzfahrplanperiode. Gegebenenfalls wäre durch Adjustierung der betrieblichen Vorrangregeln oder durch andere geeignete Maßnahmen ein gegenüber der Referenzfahrplanperiode konstantes Qualitätsniveau gegenüber den Zugangsberechtigten des SPNV zu gewährleisten.

Letztlich kann dahingestellt bleiben, ob – wie von den Antragstellerinnen dargestellt – die geringe aktuelle Nachfrage von SPNV-Express-Trassen (0,07 Prozent der Lastverkehre im SPNV) einer Einführung eines SPNV-Express-Segments entgegenstehen würde. Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob die Endkundennachfrage im SPNV mit Bezug auf höhere oder niedrigere Pünktlichkeitsanforderungen ausreichend heterogen wäre, um die Bildung eines SPNV-Express-Segments zu rechtfertigen.

### **II. 3.2.2 Entgeltbildung Lasttrassen im SPNV**

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

Für Lastfahrten des SPNV basiert die Preisbildung der Antragstellerinnen auf den durchschnittlichen Entgelten der Lastfahrten im jeweiligen Bundesland der Netzfahrplanperiode 2016/2017 und einer zweimaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 Prozent zum Fahrplanjahr 2018/2019. Bei der Entgeltgenehmigung im Verfahren zum TPS 2018 basierte die Berechnung der durchschnittlichen Entgelte der Fahrplanperiode 2016/2017 auf Prognosen der Verkehrsmengen und Verkehrserlöse. Die Berechnung der Durchschnittserlöse der Fahr-

planperiode 2016/2017 im aktuellen Verfahren TPS 2019 basiert auf IST-Daten der Monate Januar bis Mai 2017. Bei akkurater Prognose für das Fahrplanjahr 2016/2017 und Repräsentativität der bisher vorliegenden IST-Daten wären keine Unterschiede der durchschnittlichen Entgelte im (Vor-) Verfahren TPS 2018 und dem aktuellen Verfahren TPS 2019 für das Fahrplanjahr 2016/2017 zu erwarten gewesen. Da Prognosen jedoch tatsächlich mit Unsicherheiten behaftet sind, ist nachvollziehbar, dass es zu Differenzen zwischen vergleichbaren Durchschnittspreisen aus den beiden Verfahren (TPS 2018 und TPS 2019) kommen kann. Die Abweichungen der Durchschnittspreise der Lastverkehre zwischen dem Verfahren TPS 2018 und TPS 2019 sind überwiegend gering. Die Abweichungen liegen zwischen -0,2 Prozentpunkten und +0,1 Prozentpunkten, mit Ausnahme von Hessen, wo die Abweichung +0,4 Prozentpunkte beträgt. Für Hessen beträgt die beantragte Preissteigerung im TPS 2019 gegenüber dem TPS 2018 demnach nicht – wie zu erwarten – 1,8 Prozent, sondern 2,2 Prozent.

Die Antragstellerinnen führen zu diesem Punkt mit Antwort zum zweiten Anhörungsschreiben aus, dass trotz sorgfältiger Prognosen nicht auszuschließen sei, dass die geplante Durchschnittsentgelte von den tatsächlich eintretenden Durchschnittsentgelten abweichen. Der etwas größere Ausschlag im Land Hessen sei unter anderem auf eine geringere anteilige Nutzung der günstigen Streckenkategorie S1 zurückzuführen. Mit Antwort zum vierten Anhörungsschreiben ergänzten die Antragstellerinnen ihre Angaben dahingehend, dass die Abweichung des Durchschnittspreises weniger einer absoluten Mengenänderung der Kategorie S1 geschuldet sei, sondern vielmehr einer relativen Änderung der Kategorie S1 (also des Anteils der Kategorie S1). Die Daten gäben keinen Hinweis darauf, dass Baumaßnahmen Grund für die Plan-/IST-Abweichung seien.

Die Hinzugezogene zu 1 hat dahingehend Stellung genommen, dass die initiale Begründung der Antragstellerinnen im Rahmen des zweiten Anhörungsschreibens für die Preisverschiebung im Land Hessen weitere Fragen aufwerfe. Es werde um Klärung gebeten, welche Sachverhalte zur geringeren anteiligen Nutzung der Streckenkategorie S1 geführt hätten. Sollten Baumaßnahmen die Ursache seien, sei zu prüfen, ob bei der Ermittlung des Durchschnittspreises nicht auf übliche Bestellvolumina statt auf reale Nutzung abzustellen sei.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern führt in seiner Stellungnahme im Rahmen der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass die Sorge bestehe, dass für über 1,8 Prozent hinausgehende Preissteigerungen des SPNV beispielsweise baustellen- oder witterungsbedingte Ausfälle von Zügen oder das Fehlen saisonaler Verkehre im kurzen Validierungszeitraum Januar bis Mai 2017 ursächlich seien, da die durch die Antragstellerinnen angesetzten Kosten dann auf weniger Züge verteilt würden. Diese Aspekte seien in der Prüfung und Entscheidung mit zu berücksichtigen.

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau führt in Ihrer Stellungnahme im Rahmen der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass in Bayern eine Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,9 Prozent erfolgen solle, welche durch die Abweichung zwischen Prognose- und IST-Werten für die Monate Januar bis Mai 2017 begründet würden. Dies sei nicht vollständig nachvollziehbar. Demnach müssten die Trassenentgelte in Bayern in jenen Monaten über der früheren Prognose gelegen haben. Dagegen spreche allerdings, dass es zwar Angebotsausweitungen gegeben habe, allerdings auch erhebliche baustellenbedingte Angebotseinschränkungen. Es sei wünschenswert, wenn zu diesem Punkt eine erneute Erklärung von den Antragstellerinnen eingeholt und geprüft würde.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte für Lastfahrten des SPNV nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer hat die zur Ableitung der Entgelte des Lastverkehrs im SPNV wesentliche Anlage 7<sup>5</sup> des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Daneben hat die Beschlusskammer geprüft, inwieweit im Vergleichsjahr 2018 die zur Genehmigung vorgelegten Preise im TPS 2019 (Basis: IST-Daten Januar bis Mai 2017, einmalig dynamisiert mit 1,8 Prozent) von den zur Genehmigung zum TPS 2018 vorgelegten Preisen (Basis: Plandaten 2017, einmalig dynamisiert mit 1,8 Prozent) abwichen (vgl. Tabelle 4)<sup>6</sup>.

**Tabelle 4 – Abweichungen Preisbildung Lastfahrten SPNV TPS 2019 vs. TPS 2018**

| Bundesland             | 2018 (TPS 2018)<br>[EUR/Trkm] | Ø-Preis 2018 (TPS 2019)<br>[EUR/Trkm] | Abweichung TPS19/TPS18<br>[%] |
|------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| Baden-Württemberg      | 5,112                         | 5,116                                 | 0,1%                          |
| Bayern                 | 4,983                         | 4,989                                 | 0,1%                          |
| Berlin                 | 5,413                         | 5,412                                 | 0,0%                          |
| Brandenburg            | 5,531                         | 5,529                                 | 0,0%                          |
| Bremen                 | 5,439                         | 5,441                                 | 0,0%                          |
| Hamburg                | 4,778                         | 4,778                                 | 0,0%                          |
| Hessen                 | 4,864                         | 4,882                                 | 0,4%                          |
| Mecklenburg-Vorpommern | 5,406                         | 5,395                                 | -0,2%                         |
| Niedersachsen          | 5,189                         | 5,185                                 | -0,1%                         |
| Nordrhein-Westfalen    | 4,970                         | 4,973                                 | 0,1%                          |
| Rheinland-Pfalz        | 5,155                         | 5,157                                 | 0,0%                          |
| Saarland               | 5,279                         | 5,278                                 | 0,0%                          |
| Sachsen                | 5,219                         | 5,218                                 | 0,0%                          |
| Sachsen-Anhalt         | 5,187                         | 5,175                                 | -0,2%                         |
| Schleswig-Holstein     | 5,285                         | 5,282                                 | -0,1%                         |
| Thüringen              | 5,226                         | 5,227                                 | 0,0%                          |

Die Abweichungen waren überwiegend gering. Die geringe – aber im Vergleich zu den anderen Bundesländern höhere – Abweichung im Land Hessen sowie die Abweichung des Landes Bayern waren Gegenstand dreier Anhörungsschreiben und wurden von den Antragstellerinnen nachvollziehbar begründet. Im Übrigen ist aufgrund der Datengrundlagen (Prognose-Daten für 2017 im TPS 2018 vs. IST-Daten Januar bis Mai 2017 im TPS 2019) davon auszugehen, dass die im Verfahren zum TPS 2019 vorgelegten IST-Daten eine höhere Belastbarkeit aufweisen als die Prognosedaten im Verfahren zum TPS 2018.

Der Frage nach einer möglichen Verzerrung durch die Zugrundlegung von IST-Daten eines „Rumpffjahres“ (Januar bis Mai 2017) ist die Beschlusskammer ebenfalls nachgegangen. Dazu hat die Beschlusskammer für das Jahr 2016 entsprechende monatliche Daten angefordert und ausgewertet. Die Abweichungen der ermittelten Durchschnittspreise auf Basis der Monate Januar bis Mai gegenüber den Durchschnittspreisen Januar bis November<sup>7</sup> wa-

<sup>5</sup> „Anlage 7 Herleitung SPNV TPS 2019“

<sup>6</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.

<sup>7</sup> Es wurde hier nicht auf Daten Januar bis Dezember abgestellt, da im Dezember anteilig bereits Preise des folgenden Fahrplanjahres gelten würden und dies das Bild verzerrt hätte.

ren überwiegend gering (vgl. Tabelle 5). Zudem waren keine systematischen Abweichungen zur erkennen, so dass sich eine alternative Adjustierungen der IST-Daten des Rumpfjahres oder ein Abstellen auf Plandaten für das Jahr 2017 eher weniger belastbar schienen als die Zugrundelegung der IST-Daten für einen Teil des Jahres 2017. Hier sei auch darauf verwiesen, dass Mehr- oder Minderverkehre in den Monaten Januar bis Mai 2017 gegenüber einer „Volljahresbetrachtung“ nur dann einen Einfluss auf die kalkulierten durchschnittlichen Entgelte hätten, wenn dies die strukturelle Zusammensetzung der Verkehre eines ganzen Bundeslandes signifikant ändern würde. Andernfalls würden Mehr- oder Minderverkehre lediglich zu einer Erhöhung der Erlöse und der Betriebsleistungen gleichermaßen führen, so dass der durchschnittliche Erlös je Betriebsleistung unverändert bliebe. Das Argument, dass bei Minderverkehren angesetzte Kosten auf weniger Züge verteilt würden, ist nicht einschlägig, da das durchschnittliche Entgelt des Referenzfahrplanjahres aus den erzielten Erlösen und der erbrachten Betriebsleistung gebildet wird.

**Tabelle 5 – Vergleichsbetrachtung 2016 Rumpfjahr (Januar bis Mai) vs. 2016 Volljahr**

| Bundesland             | Ø Jan-Mai | Ø Jan-Nov | Delta |
|------------------------|-----------|-----------|-------|
| Baden-Württemberg      | 4,91      | 4,91      | 0,0%  |
| Bayern                 | 4,78      | 4,78      | 0,0%  |
| Berlin                 | 5,19      | 5,19      | 0,0%  |
| Brandenburg            | 5,29      | 5,30      | 0,3%  |
| Bremen                 | 5,22      | 5,22      | 0,0%  |
| Hamburg                | 4,57      | 4,57      | 0,0%  |
| Hessen                 | 4,67      | 4,68      | 0,1%  |
| Mecklenburg-Vorpommern | 5,13      | 5,14      | 0,4%  |
| Niedersachsen          | 4,97      | 4,97      | -0,1% |
| Nordrhein-Westfalen    | 4,79      | 4,78      | -0,1% |
| Rheinland-Pfalz        | 4,95      | 4,95      | 0,0%  |
| Saarland               | 5,06      | 5,06      | 0,0%  |
| Sachsen                | 5,01      | 5,01      | 0,0%  |
| Sachsen-Anhalt         | 4,96      | 4,96      | 0,0%  |
| Schleswig-Holstein     | 5,05      | 5,05      | 0,0%  |
| Thüringen              | 5,06      | 5,07      | 0,0%  |

### II. 3.2.3 Entgeltbildung Leertrassen im SPNV

Die Entgelte für Lastfahrten 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 zweimaligen Dynamisierung mit jeweils 1,8 Prozent zum Fahrplanjahr 2018/2019. Der Anteil der Leerfahrten an den Last- und Leerfahrten des SPNV liegt in Summe bei unter 3 Prozent. Ähnlich wie bei den Lastfahrten des SPNV können Differenzen zwischen dem Verfahren TPS 2018 und TPS 2019 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 signifikant größer. Die Abweichungen bewegen sich im Bereich -19,1 Prozent und +2,4 Prozent. Für 16 der 18 Länder liegt die geplante Preissteigerung für Leerfahrten gegenüber dem TPS

2018 unter den zu erwartenden 1,8 Prozent. Für Hamburg und Hessen liegt sie über 1,8 Prozent (Hamburg: +3,1 Prozent; Hessen +4,3 Prozent).

Die Antragstellerinnen führen zu diesem Punkt mit Antwortschreiben zum zweiten Anhörungsschreiben aus, dass Lastverkehre im Gegensatz zu Leerverkehren vergleichsweise gut zu prognostizieren seien, da die Trassen in der Regel bereits zum Netzfahrplan angemeldet würden. Bei Lastfahrten würden nur im geringen Maße Um-, Ab- oder Zusatzbestellungen vorgenommen. Leerverkehre unterlägen dagegen permanenten Optimierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen. Gerade bei diesen Verkehren könnten daher nicht unwesentliche Planabweichungen eintreten. Dies liege unter anderem auch an den wesentlich geringeren Verkehrsmengen, so dass kleine Ungenauigkeiten in der Planung mitunter relativ betrachtet größere Abweichungen nach sich ziehen könnten.

Stellungnahmen Dritter liegen zu diesem Themenbereich nicht vor.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte für Leerfahrten des SPNV nicht zu beanstanden. Die Beschlusskammer hat die zur Ableitung der Entgelte der Leerverkehre im SPNV wesentliche Anlage 7<sup>8</sup> des Genehmigungsantrags geprüft und nachvollzogen. Daneben hat die Beschlusskammer – analog zum Vorgehen bei den Lasttrassen des SPNV – geprüft

- inwieweit im Vergleichsjahr 2018 die zur Genehmigung vorgelegten Preise im TPS 2019 (Basis: IST-Daten Januar bis Mai 2017, einmalig dynamisiert mit 1,8 Prozent) von den zur Genehmigung zum TPS 2018 vorgelegten Preisen (Basis: Plandaten 2017, einmalig dynamisiert mit 1,8 Prozent) abwichen und
- inwieweit eine Verzerrung durch die Zugrundlegung von IST-Daten eines „Rumpjahres“ (Januar bis Mai 2017) vorliegen könnte.

Die Abweichungen bei den Leerverkehren waren in beiden Prüfungsschritten höher als bei den Lastverkehren. Die Antragstellerinnen haben nachvollziehbar begründet, dass die Prognose von Leerverkehren des SPNV mit größeren Unsicherheiten behaftet sei und in der Folge höhere Abweichungen entstehen würden. Im Übrigen ist aufgrund der Datengrundlagen (Prognose-Daten für 2017 im TPS 2018 gegenüber IST-Daten Januar bis Mai 2017 im TPS 2019) davon auszugehen, dass die im Verfahren zum TPS 2019 vorgelegten Daten eine höhere Belastbarkeit aufweisen als die Daten im Verfahren zum TPS 2018. Bei der Prüfung einer möglichen Verzerrung durch die Zugrundelegung eines Rumpjahres 2017 hat sich ebenfalls kein Hinweis auf möglichen Anpassungsbedarf der durch die Antragstellerinnen zur Genehmigung vorgelegten Entgelte ergeben.

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

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den SPFV sind in der nachfolgenden Tabelle 6 aufgeführt.

---

<sup>8</sup> „Anlage 7 Herleitung SPNV TPS 2019“

**Tabelle 6 – Beantragte und genehmigte Preise im SPFV [€/Trkm]**

| Verkehrsdienst | Segment                            | Antrag | Genehmigung | Delta  |
|----------------|------------------------------------|--------|-------------|--------|
| SPFV           | Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h) | 5,08   | 5,23        | 3,0%   |
| SPFV           | Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h) | 11,51  | 11,90       | 3,4%   |
| SPFV           | Basic                              | 4,54   | 4,66        | 2,6%   |
| SPFV           | Nacht                              | 2,57   | 2,62        | 1,9%   |
| SPFV           | Charter / Nostalgie                | 2,52   | 2,11        | -16,3% |
| SPFV           | Punkt-zu-Punkt                     | 4,11   | 3,82        | -7,1%  |
| SPFV           | Lok / Leerfahrt                    | 2,52   | 2,11        | -16,3% |
| 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**

Innerhalb der Verkehrsart „Schienenpersonenfernverkehr“ haben die Antragstellerinnen bei Zugrundelegung der verkehrsräumlichen, zeitlichen und sachlichen Segmentierungskriterien die folgenden Segmente abgegrenzt:

- Metro Tag Max ( $v \geq 160$  km/h)
- Metro Tag Min ( $v \leq 100$  km/h)
- Metro Tag Mittel
- Basic
- Nacht
- Charter / Nostalgie
- Punkt-zu-Punkt
- Lok-/Leerfahrt



Eine weitergehende Aufgliederung des Schienenpersonenfernverkehrs ist angesichts der Homogenität der abgegrenzten Segmente nicht angezeigt. Für den SPFV bestehen weder mit Blick auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs noch mit Blick auf die Endkundenbedürfnisse derartige Unterschiede, dass eine Subsegmentierung erforderlich bzw. gerechtfertigt wäre. Für jedes vorliegend abgegrenzte Segment ist die Homogenitätsbedingung erfüllt, da die derart einem Segment zugeordneten Kunden hinsichtlich ihrer Zahlungsbereitschaft, ihrer Anforderung an die Dienstleistungsqualität und ihrer Pünktlichkeit vergleichbar sind. Für die Segmente Metro Tag Max / Mittel / Min, Basic und Nacht, sowie damit verbundenen Lok-/Leerfahrten kann der Zusatz Express zugeordnet werden.

Die zwei folgenden Abschnitte erläutern die Kriterien der Segmentierung und beschreiben die Segmente des SPFV. Die Abschnitte II. 3.3.1.3 und II. 3.3.1.4 beschreiben die Prüfung und Bescheidung der besonders geprüften Segmente "Nacht" und „Punkt-zu-Punkt“.

### **II. 3.3.1.1 Relevante Segmentierungskriterien**

Der Schienenpersonenfernverkehr lässt sich in verkehrsräumlicher, zeitlicher, sachlicher und sonstiger Hinsicht segmentieren.

#### Verkehrsräumliche Segmentierungskriterien

In verkehrsräumlicher Sicht lassen sich Relationen unter Rückgriff auf die Aufkommensstärke segmentieren. Die Aufkommensstärke einer Relation hängt maßgeblich davon ab, ob die Relation zwei besonders aufkommensstarke Bahnhöfe verbindet. Solche Bahnhöfe werden als Metropolbahnhöfe bezeichnet.

Aus Sicht der Beschlusskammer ist diese Vorgehensweise konsistent. Anhand der von den Antragstellerinnen vorgenommenen verkehrsräumlichen Segmentierung können solche Verkehrsrelationen derart abgegrenzt werden, dass Unterschiede aus Endkundensicht mit Blick auf die Erreichbarkeit adäquat abgebildet werden. Zwar wären in verkehrsräumlicher Sicht die Quell- und Zielbahnhöfe für verschiedene Cluster an Relationen zu bilden. Da dies von den Antragstellerinnen als Betreiberin der Schienenwege nicht beobachtbar und verifizierbar ist, wird stattdessen auf das Kriterium der Aufkommensstärke abgestellt. Hierbei handelt es sich um ein Kriterium, welches sowohl das Aufkommen als auch die Struktur der Reisenden erfasst. Mit der Bündelung wird auch das Kriterium der bundesweiten Einheitlichkeit gemäß § 23 Abs. 1 ERegG umgesetzt.

#### Zeitliche Segmentierungskriterien

In zeitlicher Hinsicht lassen sich die für den SPFV eingesetzten Zugläufe ebenfalls nach deren Aufkommensstärke segmentieren. Als relevantes zeitliches Abgrenzungskriterium zur Abbildung der Aufkommensstärke werden Tagesgang- bzw. Wochenganglinien herangezogen, welche die Endkundenbedürfnissen hinsichtlich der Abfahrts- und Ankunftszeiten erfassen. Ganglinien sind dabei typische zeitliche Verläufe verkehrlicher Kenngrößen. Kollektive Ganglinientypen sind als standardisiertes Instrument der verkehrlichen Planung anerkannt. Die Antragstellerinnen verwenden kollektive Ganglinientypen; diese repräsentieren im SPFV die Endkundennachfrage für einen bestimmten Zeitbereich (Woche, Tag). Die Zuordnung des Verkehrsaufkommens zu einem Ganglinientyp wird durch die Verkehrsstruktur am betreffenden Zeitpunkt in generalisierter Form dargestellt. Bei der Ermittlung der Zeiten wurde zwischen hohem, niedrigen und sehr niedrigen Aufkommen differenziert. Die Vorgehensweise der Antragstellerinnen deckt sich mit der verkehrswissenschaftlichen Typisierung von Ganglinien und ihrer Eignung zur Modellierung der Verkehrsnachfrage (vgl. Pinkofsky, Typi-

sierung von Ganglinien der Verkehrsstärke und ihre Eignung zur Modellierung der Verkehrsnachfrage, Diss. TU Braunschweig, Braunschweig 2006).

Auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2008 wurde zwischen einem Cluster mit hohem Aufkommen, einem Cluster mit niedrigen Aufkommen und einem mit sehr niedrigem Aufkommen unterschieden. Dem Cluster „mit hohem Aufkommen“ wurde das Stundenintervall zwischen 6:00 – 20:00 Uhr an Werktagen, d. h. von Montag bis Freitag, bzw. das Stundenintervall von 9:00 – 20:00 Uhr an Wochenenden zugeordnet. Das mittlere Cluster „niedriges Aufkommen“ erfasst das Aufkommen von 20:00 bis 23:00 Uhr und von 6:00 bis 9:00 an Wochenenden, während das Cluster „sehr niedriges Aufkommen“ sich auf den Zeitraum von 23:00 bis 6:00 Uhr bezieht.

#### Sachliche Segmentierungskriterien

In sachlicher Hinsicht stellt die Durchschnittsgeschwindigkeit ein geeignetes Segmentierungskriterium dar, anhand dessen die relevanten Märkte im SPFV abgegrenzt werden können. Abgestellt wird hierbei durch die Antragstellerinnen auf die fahrplanerische Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei Verkehrshalten. Als zweckmäßig erweist sich hierbei eine dreistufige Gliederung. Denn die Durchschnittsgeschwindigkeit stellt für den SPFV einen wesentlichen Tragfähigkeitsaspekt dar.

Das sachliche Abgrenzungskriterium „Durchschnittsgeschwindigkeit“ besitzt darüber hinaus Endkundenrelevanz. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist mit der Reisezeit verknüpft und entscheidet darüber, welchen Ticketpreis der Fahrgast für die genutzte Verkehrsverbindung zu zahlen bereit ist. Ausgehend davon lassen sich drei von der Geschwindigkeitsklasse abhängige Marktsegmente unterscheiden, die wie folgt abgegrenzt werden:

- Das Marktsegment „Langsame Züge des Fernverkehrs“ erfasst Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit bis 100 km/h.
- Des Weiteren wird ein Marktsegment definiert, welches sich auf Fernzüge mit einem Geschwindigkeitsprofil zwischen 100 km/h und 160 km/h erstreckt.
- Das Marktsegment „Hochgeschwindigkeitszüge“ beinhaltet Züge mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit über 160 km/h.

#### Sonstige Segmentierungskriterien

Als sonstige Segmentierungskriterien werden der Vernetzungsgrad, Reisezweck und Vorleistung als Kriterien verwendet.

Mit dem sachlichen Segmentierungskriterium „Vernetzungsgrad“ lassen sich Züge anhand der Netzabdeckung abgrenzen. Demnach lassen sich Fernverkehrsangebote hinsichtlich der Gesamtzahl der bestellten Anschlüsse segmentieren. Diesem Ansatz folgend ist von einer graduellen Veränderung der adressierten Endkundenbedürfnisse auszugehen. Mit zunehmender Anzahl von Anschluss-Stellen erhöhen sich die Erreichbarkeit und damit auch die Attraktivität von Fernverkehrsangeboten. Bahnhöfe, welche von einer Vielzahl von Ausgangsorten bzw. von denen aus eine Vielzahl von Destinationen erreicht werden können, stellen aus der Sicht der Fahrgäste attraktive Verkehrshaltepunkte dar, für welche Fahrgäste höhere Ticketpreise zu zahlen bereit sind. Dementsprechend sind Fernverkehrsverbindungen mit geringer „Vernetzung“ gegenüber SPFV-Verbindungen mit hoher „Vernetzung“ abzugrenzen.

Mithilfe des sachlichen Segmentierungskriteriums „Reisezweck“ lassen sich die unterschiedlichen Endkundenanforderungen hinsichtlich der Komfort- und Pünktlichkeitsanforderungen

einschließlich tolerierbarer Verspätungen sowie der damit einhergehenden divergierenden Zahlungsbereitschaften derart abgrenzen, dass hierauf basierend eigenständige homogene Segmente gebildet werden können. Ausgehend davon lassen sich eigenständige Segmente mit SPFV-Verkehren abgrenzen, welche vorwiegend für Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsfahrten nachgefragt werden. In Abgrenzung hierzu werden solche SPFV-Verkehre abgegrenzt, welche vorwiegend für den Berufs- und Geschäftsverkehr bestimmt sind.

Mit dem sachlichen Abgrenzungskriterium „Vorleistung“ lassen sich Vorleistungsprodukte von übrigen SPFV-Verkehren abgrenzen. Lok-/Leerfahrten sind nach Ansicht der Antragstellerinnen als Vorleistungsprozess in einem mehrstufigen Produktionsprozess zu verstehen. Ökonomisch sei es sinnvoll, diese Vorleistungsprodukte nicht teurer zu bepreisen als die Endprodukte bzw. Lastfahrten (Vermeidung „Double Marginalization“). Als Leerfahrten werden von den Antragstellerinnen solche Fahrten angesehen, bei denen keine Reisenden befördert werden. Dementsprechend fände auch keine Vermarktung statt. Vielmehr dienen die Fahrten nur logistischen Zwecken.

### **II. 3.3.1.2 Übersicht der Marktsegmente**

In der Folge werden alle Segmente des SPFV beschrieben. Die bezüglich der Segmentabgrenzung genauer geprüften Segmente Nacht und Punkt-zu-Punkt werden in der Folge in zwei weiteren Abschnitten diskutiert.

#### Metro Tag Max / Mittel / Min

Innerhalb des SPFV lassen sich anhand der unter II. 3.3.1.1 definierten Kriterien homogene Metro-Segmente abgrenzen. Bei Anlegung des verkehrsräumlichen Segmentierungskriteriums sind zunächst Metro Tag Segmente von den Nicht-Metro Tag Segmenten abzugrenzen.

Sämtlichen Metro Tag Segmenten werden Verkehre zwischen Metropolbahnhöfen und/ oder aufkommensstarken Grenzstellen in der Hauptverkehrszeit durch die Antragstellerinnen zugeordnet, welche von Montag bis Freitag im Zeitfenster von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr sowie Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen in den Zeiten von 09.00 Uhr bis 20.00 Uhr verkehren. Seitens der Antragstellerinnen werden unter Hinweis auf die Attraktivität von Metropolverbindungen sowie unter dem Aspekt der Verbindungen zwischen verkehrsgünstigen Quell- und Zielorten eigenständige Metro Tag Marktsegmente gebildet.

In der Folge können die Segmente Metro Tag Max, Metro Tag Mittel und Metro Tag Min voneinander abgegrenzt werden. Das Segment Metro Tag Max umfasst Metropolverbindungen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit ab 160 km/h. Eine weitere Differenzierung von Geschwindigkeiten über 160 km/h erscheint angesichts fehlender Unterschiede hinsichtlich der Endkundenpräferenzen nicht sachgerecht.

Dem Segment Metro Tag Mittel werden sämtliche Fernzüge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 100 km/h und 160 km/h einem eigenständigen Metro-Segment zugeordnet. Zur Begründung führen die Antragstellerinnen aus, dass die diesem Segment zugeordneten Fernzüge einem nur vergleichsweise geringen intermodalen Wettbewerb ausgesetzt seien. Mit Blick auf die Preisreagibilität gehen die Antragstellerinnen in diesem Geschwindigkeitsintervall nicht von einer schwellenartigen, sondern von einer graduellen Veränderung aus.

Dem Segment Metro Tag Min werden Fernzüge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit bis 100 km/h zugeordnet. Die Antragstellerinnen führen aus, dass langsame Züge des SPFV, die mit bis zu 100 km/h verkehren, ein homogenes Marktsegment abbilden. Sie begründen

ihren Ansatz damit, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs in diesem Geschwindigkeitsbereich in einem Konkurrenzverhältnis zu den Fernbuslinien stehen.

### Basic

Innerhalb des SPFV lässt sich ein Segment Basic als Residualegment abgrenzen. Das Segment Basic umfasst neben Nicht-Metro-Verbindungen auch Metro-Verkehre, welche aufgrund ihrer Zeitlage weder den zuvor definierten Metro Tag-Segmenten noch Nachtverkehren zuzuordnen sind. Ausgehend davon erstreckt sich dieses Segment ausschließlich auf auslastungsschwache Verkehre. In Abgrenzung zum Charter- und Nostalgieverkehr und zu Punkt-zu-Punkt-Verkehren mit geringer Netzkonnektivität handelt es sich nicht primär um Freizeitverkehre, sondern um Verkehre, bei denen die Personenbeförderung von Pendlern und Geschäftsreisenden im Vordergrund steht. Für diese Gruppe von Fahrgästen sind sowohl Erreichbarkeit als auch eine hohe Verbindungsqualität ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl, dementsprechend ist deren Zahlungsbereitschaft höher einzustufen.

### Charter / Nostalgie

Innerhalb des SPFV lässt sich ein nach außen homogenes Segment Charter / Nostalgie abgrenzen, das zu einem Teil aus Charterverkehren und zum anderen Teil aus Nostalgieverkehren besteht.

Bei Charterverkehren handelt es sich um 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 oder dem Ausstieg oder aber dem Erholungshalt oder dem Personalwechsel.

Zur Begründung eines eigenständigen Marktsegments führen die Antragstellerinnen weiter aus, dass die Fahrgäste im Chartersegment wesentlich preissensitiver seien. Aufgrund dessen sei der Charterverkehr zumeist deutlich preiswerter als die anderen Fernzugverbindungen. Der größte Unterschied bestehe jedoch darin, dass Charterverkehre, im Gegensatz zu den anderen Fernverkehrsangeboten, nicht regelmäßig durchgeführt würden, sondern nur aus einem bestimmten Anlass.

Der Bereich Nostalgieverkehre 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, oder der Zugangsberechtigte eine steuerliche Anerkennung der Gemeinnützigkeit im Sinne des § 52 Abs. 1 Abgabenordnung (AO) vorweisen kann.

### Nacht

Das Segment Nacht lässt sich gegenüber allen anderen Tag Verkehren abgrenzen. Es begründet sich zunächst aus dem zeitlichen Segmentierungskriterium. Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die im Zeitraum von 23.00 bis 06.00 Uhr verkehren. Ausgenommen sind Lok-/Leerfahrten sowie Charter und Nostalgieverkehre. Die Antragstellerinnen führen aus, dass Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig in der oben genannten Zeitspanne fahren, anteilig berücksichtigt werden.

Für die Abgrenzung eines eigenständigen Marktsegments für Nachtverkehre spricht insbesondere der Umstand, dass die Nachtzüge insbesondere für Freizeit-, Erholungs- und Ausflugsfahrten, jedoch nicht für Geschäfts- und sonstige Dienstreisen genutzt werden. Gegen-

über dem Marktsegment Charter und Nostalgieverkehre grenzen sich die Nachtverkehre aufgrund des Betriebskonzepts ab. Es handelt sich zwar auch um überwiegend touristische Fahrten, allerdings erfolgt bei den Nachtverkehrsfahrten keine Beschränkung auf Einstieg oder Ausstieg. Dementsprechend ist die relative Tragfähigkeit der Nachtverkehre höher einzustufen als die des Charter- und Nostalgieverkehrs. Die generelle Abgrenzung des Marktsegments Nacht ist somit plausibel und nicht zu beanstanden. Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.3.1.3 diskutiert.

#### Punkt-zu-Punkt

Innerhalb des SPFV lässt sich ein eigenständiges Marktsegment Punkt-zu-Punkt mit geringer Konnektivität gegenüber den sonstigen Metro- und Nicht-Metro-Segmenten abgrenzen. Die Antragstellerinnen beschränken dieses Segment auf die Verkehre, welche keine Einbindung ins Netz aufweisen, und grenzen diesen als Punkt-zu-Punkt Verkehr gegenüber anderen SPFV-Verkehren ab. Handelt es sich um einen SPFV-Verkehr mit nur einem bestellten Anschluss, würde dieser Verkehr einem anderen Segment zugeordnet.

Als weiteres, abgrenzungsrelevantes Kriterium ist auf das Kriterium der Durchschnittsgeschwindigkeit abzustellen. Diesbezüglich wird unterschieden zwischen Metro- und Nicht-Metro-Verbindungen. Metroverbindungen mit geringer Konnektivität werden nur berücksichtigt, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h nicht überschritten wird. Dagegen spielt das Durchschnittskriterium bei Nicht-Metro-Verkehren keine Rolle.

Dem Segment werden in zeitlicher Hinsicht nur solche Züge zugeordnet, welche von Montag bis Sonntag zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr verkehren. Hierbei werden alle Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den genannten Zeiten zugeordnet werden können, anteilig hinzugerechnet.

Die konkrete Ausgestaltung des Segments wird gesondert unter Ziffer II. 3.3.1.4 diskutiert.

#### Lok-/Leerfahrten

Bei Zugrundelegung des o. g. Kriteriums der Vorleistung lässt sich innerhalb des SPFV ein selbständiges Segment für Lok-/Leerfahrten abgrenzen. Das Marktsegment Lok-/Leerfahrt umfasst Trassennutzungen für Fahrten, die keine Lastfahrten im Personenfernverkehr sind.

Die Anwendung des Kriteriums „Vorleistung“ durch die Antragstellerinnen ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Es erscheint nachvollziehbar und sinnvoll, Lok-/Leerfahrten als eigenständiges Segment aufzunehmen und mit einer geringen relativen Tragfähigkeit zu bewerten um ihrem Charakter als Vorleistungsprodukt zu entsprechen.

#### Express

Für die Segmente Metro Tag Max / Mittel / Min, Basic und Nacht, sowie damit verbundenen Lok-/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. 3.3.1.3 Segment Nacht**

Der von den Antragstellerinnen beantragte Entgeltgrundsatz zur Abgrenzung des Segments Nacht wird unter der einschränkenden Maßgabe genehmigt, dass er um einen Zusatz erweitert wird, wonach Züge, die die gesamte Nachperiode 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-/Nostalgieverkehre oder Lok-/Leerfahrten. 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 über das zeitliche Segmentierungskriterium. In das Segment Nacht fallen Verkehre zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr. Davon ausgeschlossen sind Lok, Charter und Nostalgieverkehre. Halteabschnitte, die nicht vollständig in diese Zeitspanne fallen, werden anteilig berücksichtigt.

Gemäß den zur Genehmigung vorgelegten SNB 2019 wird der Tag in drei unterschiedliche Perioden auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2008 aufgeteilt:

- Hohes Aufkommen (6:00 – 20:00 Mo-Fr / 9:00-20:00 Sa/So)
- niedriges Aufkommen (20:00 – 23:00 Mo-So / 6:00-9:00 Sa/So)
- sehr niedriges Aufkommen (23:00 – 06:00 Mo-So)

Im Verlauf des Verfahrens wurden insbesondere folgende vier Varianten der Ausgestaltung des Segments Nacht diskutiert:

- Variante 1: Erweiterung des Nachtbereichs um den letzten Halt vor 23:00 Uhr und den ersten Halt nach 06:00 Uhr;
- Variante 2: Erweiterung des Nachtbereichs um den letzten Halt vor 23:00 Uhr und den ersten Halt nach 06:00 Uhr für Zugläufe ohne kommerziellen Halt innerhalb der Nachtperiode;
- Variante 3: Erweiterung des Nachtbereichs um den letzten Halt vor 23:00 Uhr und den ersten Halt nach 06:00, wenn der Zuglauf zu mehr als 70% in der Nachtperiode verkehrt;
- Variante 4: Herleitung des Segments Nacht (auch) anhand des Rollmaterials.

Nach Angaben der Antragstellerinnen soll keine Möglichkeit bestehen, Nachtzüge, deren Vorlauf außerhalb der Nachtzeitspanne läge, an Hand des Überwiegendprinzips dem Nachtsegment zuzuordnen. Dies würde zu einem opportunistischem Verhalten (Brechen, Verlängern, Einkürzen von Zugläufen) der Marktteilnehmer führen. Des Weiteren könnte nicht si-

chergestellt werden, ob Fahrgäste einen solchen Nachtzug nur vom Start- bis zum Endbahnhof des Zuges nutzen würden. Dies würde aus Sicht der Antragstellerinnen insbesondere gegen Varianten 1 und 3 sprechen.

Die Antragstellerinnen sehen keinen Bedarf einer weiteren Berücksichtigung des eingesetzten Rollmaterials der Nachtverkehre (Variante 4), da dies für sie nicht zu beobachten sei und da aus ihrer Perspektive das Komfortlevel des Nachtverkehrs eine betriebswirtschaftliche Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sei. In der Antwort auf das sechste Anhörungsschreiben werden die drei Gründe der Antragstellerin, der Nichtberücksichtigung des Rollmaterials dargestellt: 1.) Nichterfassung des Rollmaterials bei der Trassenanmeldung; 2.) Unklarheit des Schwellenwertes des Anteils an Liege- und Schlafwagen; und 3.) Unklare Definition von Sitzwagen gegenüber Wagen mit Ruhesesseln gegenüber Liegewagen.

In ihrer Antwort zum dritten Anhörungsschreiben vom 06.11.2017 merken die Antragstellerinnen an, dass sich bisher nur ein Unternehmen, (die Hinzugezogene zu 5) mit sehr geringer Nachfrage über die Segmentierung im Segment Nacht beschwert hätte. Maßgeblich seien die Bedürfnisse der Mehrheit der Endkunden, die laut Antragstellerinnen keine Einwände gegen die Gestaltung des Segments Nacht erhoben hätten. Im entsprechenden Verfahren (BK10-17-0288\_E) der Hinzugezogene zu 5 haben die Antragstellerinnen angemerkt, dass diese die Möglichkeit hätte, die Kosten ihres Zuglaufes durch eine Anmeldung als Punkt-zu-Punkt Verkehr zu reduzieren.

Einer Erweiterung des Nachtbereichs um den letzten Halt vor 23:00 Uhr und den ersten Halt nach 06:00 Uhr (Variante 1) würde laut Antwort der Antragstellerinnen zum dritten Anhörungsschreiben vom 06.11.2017 erhebliche Konsequenzen auf das Bestellverhalten der EVU haben und Verkehre umfassen, die vorwiegend von Geschäftsreisenden und Berufspendlern genutzt würden.

Für das zusätzliche Segmentierungskriterium des gesamten (internationalen) Zuglaufes ohne kommerziellen Halt in der Nachtperiode (Variante 2) würden die Antragstellerinnen geringe unmittelbare Kollateralschäden sehen, merken aber an, dass dadurch eventuell sinnvolle Halte im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr entfallen würden.

Die Hinzugezogene zu 5 hatte bereits eine Beschwerde (BK10-17-0288\_E) zur Segmentierung von Nachtverkehren bei der Bundesnetzagentur eingereicht. Die Nachtzüge der Hinzugezogene zu 5 verkehren zwischen Berlin Hbf. und Malmö über Sassnitz als Fährhafen. Die Hinzugezogene zu 5 bemängelt, dass ihre Züge auf dem Hinweg aufgrund des reinen Zeitkriteriums keinen Nachttarif nutzen können, obwohl aus ihrer Sicht für Hin- und Rückweg das gleiche Bedarfsprofil besteht. Die Hinzugezogene zu 5 würde bevorzugen, wenn das Segment für internationale Verkehre so geöffnet würde, dass das Zeitfenster auf den letzten kommerziellen Halt am Abend und auf den ersten kommerziellen Halt am Morgen erweitert würde (Variante 1). Die Hinzugezogene zu 5 würde es laut öffentliche mündlicher Verhandlung vom 26.10.2017 begrüßen, wenn alle Nachtverkehre im Charter / Nostalgie Segment berücksichtigt würden. Anhand der Replik der Hinzugezogenen zu 5 vom 10.11.2017 zeigt sich, dass die Hinzugezogene zu 5 mit oben beschriebenen Variante 2 der Erweiterung des Nachtverkehrs einverstanden wäre.

In der Stellungnahme vom 25.10.2017 schlagen die Hinzugezogenen 8 und 13 vor, dass eine Nachtzug-Trasse insgesamt dem Marktsegment Nacht zugeordnet werden solle, wenn mehr als 70 Prozent der Gesamtfahrzeit im Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr liege (Variante 3). In der Stellungnahme vom 06.11.2017 befürworten die genannten Hinzugezo-

genen die Erweiterung des Nachtbereiches um den letzten Halt vor 23:00 Uhr und den ersten Halt nach 06:00 Uhr (Variante 1), da Endkunden in der Regel eine Nachtreise vor Anbruch der Nacht antreten und nach Anbruch des Tages beenden würden. Die Unzulässigkeit eines kommerziellen Halts während der Nachtperiode (Variante 2) würde allerdings betriebliche Optimierungen verhindern und könnte der Effizienz des Systems Schiene insgesamt schaden. Daher würde die Bedingung, die Nachtperiode ohne kommerziellen Halt durchzuführen, dem Gedanken des § 39 Abs. 2 ERegG widersprechen. Fahrgasthalte im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr sollten daher einer Einstufung des Verkehrs als Nachtzug nicht entgegenstehen.

Nach Ansicht der Beschlusskammer ist zunächst 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 Transportleistung gekoppelt wird. Hierdurch werden andere Kundeninteressen bedient und andere Nachfragegruppen angesprochen.

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

Die Bemessung der Nachfrageelastizität für Nachtzüge durch die Antragstellerinnen weist in diesem Kontext Defizite auf. Offensichtlich ist, dass Verkehren, bei denen sich die Zusammensetzung der Reisenden – mangels Verkehrshalt – nicht ändert, dennoch unterschiedliche Preiselastizitäten unterstellt werden. Die Defizite liegen aber auch daran, dass wenig Datenmaterial für die Bemessung der Preiselastizität von Nachtzügen verfügbar ist. Die Beschlusskammer ist daher der Auffassung, dass die Preiselastizität von Nachtzügen stärker exploriert werden muss. Für die Zwischenzeit 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.

Die Beschlusskammer hat sich daher dazu 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. auf Seite 82 der SNB zum Segment Nacht wie folgt modifiziert wird (kursiv alte Formulierung; fett neue, zusätzliche Formulierung).

*„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-/ Nostalgieverkehre oder Lok- und /Leerfahrten. **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.“**

Aus Sicht der Beschlusskammer ist es zutreffend, dass die Änderung im Sinne der oben genannten Variante 2 nur einen sehr kleinen Teil der Nutzer der DB Netz AG trifft, gleichwohl wird so eine offensichtliche Unschärfe korrigiert, von der die betroffenen Verkehre stark beeinträchtigt wurden und die einfach zu beheben war.

Die Beschlusskammer hat die Varianten 1 und 3 verworfen, da deren Umsetzung zu erheblichen Verzerrungen der Nachfrage der EVU führen könnte. Dies wurde in der Antwort der Antragstellerinnen zum dritten Anhörungsschreiben vom 06.11.2017 ausführlich dargelegt. Auch wenn anzunehmen ist, dass die Umsetzung der Variante 3 zu einer geringeren Verzerrung führen würde, ist der von den Hinzugezogenen 8 und 13 vorgeschlagene Schwellenwert letztlich ohne weitere Fundierung erfolgt. Im Gegensatz zur Variante 2 wird nicht sichergestellt, dass die gleiche Nachfrage im gleichen Segment abgebildet wird. Daher werden Varianten 1 und 3 nicht weiter berücksichtigt. Die Berücksichtigung von Variante 4 scheidet zum jetzigen Zeitpunkt aus, weil nach Auffassung der Beschlusskammer insbesondere nicht zwingend von einer Identität der Elastizität von Schlaf- und Liegewagen des Nachtzugverkehrs mit der Elastizität des zeitlich abgegrenzten Segments Nacht der Antragstellerinnen auszugehen ist. Die Beschlusskammer behält sich weitere Ermittlungen zur Notwendigkeit eines weiteren Kriteriums mit Bezug auf das Rollmaterial des Nachtverkehrs vor, beanstandet jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht die Ausführungen der Antragstellerin, dass dieses Kriterium nicht praktikabel sei.

**II. 3.3.1.4 Segment Punkt-zu-Punkt**

Der von den Antragstellerinnen beantragte Entgeltgrundsatz zur Abgrenzung des Segments Punkt-zu-Punkt wird unter der einschränkenden Maßgabe genehmigt, dass zusammengesetzte Zugläufe aus Teilstrecken im Punkt-zu-Punkt und anderen Segmenten ermöglicht werden. Ziffer „6.2.1.2.8. Punkt-zu-Punkt“ wird im Bereich Geschwindigkeitskriterium wie folgt gefasst (Hervorhebungen nur zur Verdeutlichung der Änderung zum Antrag):

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

[...]

##### **Geschwindigkeitskriterium**

Soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren, dürfen sie in den jeweiligen Abschnitten, in denen zwei benachbarte Metropolbahnhöfe verbunden werden, nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h fahren. Jeweilige Abschnitte zwischen zwei benachbarten Metropolbahnhöfen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von mindestens 130 Km/h sind den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt vorgegeben; und [...]

[...]

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

[...]

Die unter den Kriterien Punkt-zu-Punkt und zeitliche Flexibilität gefassten Bedingungen müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen. Ansonsten ist dieser Verkehr den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen.

[...]

Die Antragstellerinnen definieren 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;
- keine bestellten Anschlüsse an den bedienten Personenverkehrshalten;
- 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;
- 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.

Bei den Ermittlungen zum hier vorliegenden Genehmigungsantrag wurden insbesondere das Kriterium der Anschlüsse und der maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Metropolbahnhöfen geprüft.

Gemäß den zur Genehmigung vorgelegten SNB 2019 würden die Antragstellerinnen Züge des Punkt-zu-Punkt-Segments anhand des sachlichen Segmentierungskriteriums Anschlüsse abgrenzen. Die Antragstellerinnen tragen vor, dass damit Züge danach differenziert würden, ob sie über die Anschlüsse Teil einer langlaufenden Beförderungskette von unterschiedlichen Ausgangsorten wären und damit entsprechend attraktiver sind, oder ob sie sich an Reisende wenden würden, die so preissensibel sind, dass sie auf den Komfort langlaufender Beförderungsketten verzichten würden.

Würden Anschlüsse für diese Verkehre akzeptiert, bestünde nach Ansicht der Antragstellerinnen eine Wettbewerbssituation zu den sonstigen Fernverkehrsmarktsegmenten, die eine gesonderte Marktsegmentierung nicht rechtfertigen würde. Punkt-zu-Punkt-Verkehre würden sich gerade dadurch auszeichnen, dass keine Netzbildung mit Ihnen möglich sei, demgegenüber suggerierten Anschlussverbindungen eine Netzbildung. In ihrer Antwort vom 06.11.2017 zum dritten Anhörungsschreiben gehen die Antragstellerinnen jedoch davon aus, dass eine Anpassung des Kriteriums nur eine geringe Auswirkung auf die Nachfrage im Punkt-zu-Punkt Segment hätte.

Die Antragstellerinnen legen dar, dass die Begrenzung der maximalen Geschwindigkeit erfolge, um das Segment Punkt-zu-Punkt von dem Segment Metro Tag abzugrenzen. Typische Konkurrenzverkehre für einen Punkt-zu-Punkt Zugverkehr seien z.B. Punkt-zu-Punkt-Verkehre mit dem Fernbus oder Auto (Richtgeschwindigkeit Autobahn 130 km/h). Da dieses Segmentierungskriterium für Punkt-zu-Punkt-Verkehre immer im Zusammenhang mit den weiteren Segmentierungskriterien Anschluss, Flexibilität und Frequenz stünden, würden dieses Segment auch regelmäßig andere Endkunden als Verkehr bedienen, die dem Metro Tag-Segment mit den entsprechenden Geschwindigkeitskriterien zugeordnet würden. Zu dem Aspekt des Geschwindigkeitskriteriums führen die Antragstellerinnen mit Schreiben vom 15.12.2017 weiterhin aus, dass eine Bezugnahme des Geschwindigkeitskriteriums von 130 km/h auf den gesamten Zuglauf (statt einzelner Metro-Abschnitte) strategisch leicht von Zugangsberechtigten dahingehend genutzt werden könnte, die einschränkenden Abgrenzungen des günstigen Punkt-zu-Punkt Segments zu umgehen. Es reiche bspw. ein Vorlauf vor dem ersten Metropolbahnhof, auf welchen hinreichend langsam gefahren werde.

In ihrer Antwort vom 06.11.2017 zum dritten Anhörungsschreiben stellen die Antragstellerinnen dar, dass die Frage der möglichen Konstruierbarkeit eines Zuglaufes keine Rolle für die Segmentierung des Marktes spiele, da nur die Bedürfnisse und Charakteristika der jeweiligen Endkunden entscheidend seien. Die Frage, ob bzw. wie sich diese Bedürfnisse auf einem mischgenutzten Netz miteinander vereinbaren lassen, sei logisch nachgelagert. Darüber hinaus werden in der Antwort vom 20.11.2017 zum sechsten Anhörungsschreiben mehrere Beispiele genannt, die zeigen sollen, dass langsame und schnelle Züge in der Regel gleichzeitig bei der Konstruktion des Fahrplans berücksichtigt werden können.

In der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 8 und 13 vom 06.11.2017 wird angemerkt, dass das Geschwindigkeitskriterium zu einem erhöhten Risiko der Trassenablehnung für Punkt-zu-Punkt-Verkehre führen würde. Daher würden die genannten Hinzugezogenen es begrüßen, wenn das Geschwindigkeitskriterium gestrichen würde oder zumindest auf ein praktikables Maß angehoben würde, um den nach §§ 10, 11 ERegG garantierten Trassenzugang nicht faktisch zu vereiteln. Des Weiteren wird in der Stellungnahme vom 25.10.2017 eine Ungleichbehandlung der EVU durch das Geschwindigkeitskriterium angemerkt, siehe Seite 4 ff. der Stellungnahme. Es könne vorkommen, dass zwei EVU des gleichen Marktsegments aufgrund der Trassenwahl unterschiedlich behandelt würden. Als Beispiel dient eine identische Punkt-zu-Punkt Trassenanmeldung zweier EVU. Auf einem Teilstück der

Trasse wird dem einen EVU konstruktionsbedingt eine Geschwindigkeit von 130 km/h zugewiesen und dem anderen EVU eine Geschwindigkeit von 129 km/h. Obwohl beide EVU auf dem Restlauf ihrer Trasse das gleiche Marktsegment bedienen wollen, würde dem ersten EVU eine Punkt-zu-Punkt Anmeldung verwehrt werden. Dies würde gegen § 23 Abs. 2 und § 39 Abs. 1 ERegG verstoßen.

Alternative Lösungen wären der Bezug des Geschwindigkeitskriteriums auf die gesamte Trasse oder eine Zuordnung des betroffenen Teilabschnitts zu einem anderen Marktsegment, um eine sachwidrige Ungleichbehandlung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vermeiden. Diesbezüglich wurde von den Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 in der Stellungnahme vom 21.12.2017 erneut ausgeführt, dass das Geschwindigkeitskriterium zu streichen sei. Sofern es entgegen dieser Auffassung aufrechterhalten werde, dürfe ein Geschwindigkeit oberhalb von 130 km/h in Teilabschnitten aber zumindest nur zu einer Versagung der Einordnung als Punkt-zu-Punkt Verkehr in diesen Teilabschnitten führen und nicht zu einer Versagung auf dem gesamten Zuglauf.

Auf das Thema Anschlüsse bezogen würden die genannten Hinzugezogenen eine Erweiterung der möglichen Anschlüsse auf drei zugelassenen Anschlüsse befürworten, da dadurch weiterhin eine eindeutige Abgrenzung des Marktsegments Punkt-zu-Punkt zum Segment Metro Tag bestünde und eine unverhältnismäßige Hürden für den Trassenzugang von Punkt-zu-Punkt-Verkehre vermieden würde.

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau führt in ihrer Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass bezüglich einer möglichen Aufweitung der Nutzungsmöglichkeiten von günstigen Punkt-zu-Punkt Trassen beachtet werden solle, dass nicht taktgebundene Trassenanmeldungen von Fernverkehrsanbietern nicht zu Taktabweichungen und möglichen weiteren Nachteilen des SPNV führen sollten.

Generell erkennt die Beschlusskammer an, dass sich mit dem sachlichen Segmentierungskriterium „Vernetzungsgrad“ 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. Eine Anpassung des Kriteriums auf bis zu drei Anschlüsse würde der geringeren Preisreagibilitäten bereits ausreichend Rechnung tragen. Die Beschlusskammer sieht jedoch von einer Änderung des Kriteriums Anschlüsse der SNB Ziffer 6.2.1.2.8. ab und wird die Entwicklung des Marktes beobachten.

Die Beschlusskammer folgt der Argumentation der Antragstellerin, dass derzeit keine durchgreifenden Bedenken gegen die Anwendung der Durchschnittsgeschwindigkeit als relevantes Abgrenzungskriterium von Punkt-zu-Punkt Verkehren gegenüber Metro Verkehren bestehen. Es ist grundsätzlich nachvollziehbar, dass der Fernverkehrsmarkt zwischen Metropolen mit einer großen Nachfragestärke durch die Qualität und damit auch die Geschwindigkeit determiniert sein kann. Die Beschlusskammer geht davon aus, dass die Frage der Determination der Nachfrage durch diesen Zusammenhang in der Wirkzeit des TPS 2018 validiert wird und die Ergebnisse in künftige Verfahren eingebracht werden. Es ist aber jedenfalls nicht ersichtlich wieso das Kriterium einer Teilstrecke die Natur der gesamten Trassenanmeldung dominieren soll – sogar völlig losgelöst vom jeweiligen Streckenanteil. Vielmehr führt die von den Antragstellerinnen beschriebene Nachfragestärke zwischen zwei Metropolregionen dazu, dass eben genau auf dieser Teilstrecke eine vom restlichen Zuglauf abweichende Preiselastizität festzustellen sein dürfte. Hierzu haben die Antragstellerinnen auch keine Argumente vorgetragen.

Die Beschlusskammer hat sich daher dazu entschieden, die Segmentierung für Punkt-zu-Punkt-Verkehre grundsätzlich zu genehmigen, die Abgrenzung zu anderen Segmenten aber dahingehend einzuschränken, dass bezüglich des Geschwindigkeitskriteriums eine abschnittsweise Betrachtung durchzuführen ist und dem Entgeltantrag der Antragstellerinnen insoweit lediglich teilweise entsprochen wird. Die Entgelte der Antragstellerinnen werden unter der Einschränkung genehmigt, dass Ziffer 6.2.1.2.8. der SNB wie folgt gefasst wird (kursiv alte Formulierung; unterstrichen neue oder zusätzliche Formulierung):

*„Geschwindigkeitskriterium*

*Soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren dürfen sie in den jeweiligen Abschnitten, in denen zwei benachbarte Metropolbahnhöfe verbunden werden, nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h fahren. Jeweilige Abschnitte zwischen zwei benachbarten Metropolbahnhöfen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von mindestens 130 Km/h sind den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt vorgegeben; und*

*[...]*

*Kriterium Punkt-zu-Punkt*

*[...]*

*„Die unter den Kriterien Punkt-zu-Punkt und zeitliche Flexibilität gefassten Bedingungen müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen. Ansonsten ist dieser Verkehr den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen.“*

Die ursprüngliche Formulierung „Sämtliche Kriterien müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen“ wurde angepasst, da laut den Ausführungen zum Zeitkriterium zusammengesetzten Zugläufe aus Punkt-zu-Punkt und Nacht möglich sind, die Kriterien Anschlüsse, zeitliche Flexibilität und Ticketgültigkeit für jeden Haltepunkt gelten und durch das abgeänderte Geschwindigkeitskriterium zusammengesetzte Zugläufe möglich sind. Darüber hinaus ist es bei der bisherigen Formulierung unklar, ob sie sich allein auf das Kriterium Punkt-zu-Punkt oder fälschlicherweise auf alle Kriterien des Segments Punkt-zu-Punkt bezieht. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird der Satz daher enger gefasst und klargestellt, dass diese Kriterien auch für die Halteabschnitten der Punkt-zu-Punkt Trasse, die den anderen Marktsegmenten zugeordnet werden, gelten. Bezüglich der Hinweise der Stellungnahme der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau sei darauf hingewiesen, dass sich aus der Entscheidung der Beschlusskammer keine Veränderung zum Status quo mit Bezug zu den Vorrangregeln zum SPNV ergibt. Auch die tatsächlichen Auswirkungen der Entscheidung auf den SPNV sind mit Blick auf die sehr geringe Segmentgröße des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs als gering einzuschätzen.

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

| <b>Verkehrsdienst</b> | <b>Segment</b>                     | <b>Antrag</b> | <b>Genehmigung</b> | <b>Delta</b> |
|-----------------------|------------------------------------|---------------|--------------------|--------------|
| SPFV                  | Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h) | 1,239         | 1,239              | 0,0%         |
| SPFV                  | Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h) | 1,239         | 1,239              | 0,0%         |
| SPFV                  | Basic                              | 1,239         | 1,239              | 0,0%         |
| SPFV                  | Nacht                              | 1,239         | 1,239              | 0,0%         |
| SPFV                  | Charter / Nostalgie                | 0,710         | 0,710              | 0,0%         |
| SPFV                  | Punkt-zu-Punkt                     | 1,239         | 1,239              | 0,0%         |
| SPFV                  | Lok / Leerfahrt                    | 0,668         | 0,668              | 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 2014, 2015 und 2016 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 2016 haben sich jedoch teils deutliche Kostenanstiege gegenüber den Jahren 2014 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 folgt (vgl. Tabelle 8).

**Tabelle 8 – UKZ im SPFV TPS 2018 zu Antrag TPS 2019 [€/Trkm]**

| Verkehrsdienst | Segment                            | TPS 2018 | Antrag TPS 2019 | Delta |
|----------------|------------------------------------|----------|-----------------|-------|
| SPFV           | Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h) | 1,145    | 1,239           | 8,2%  |
| SPFV           | Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h) | 1,145    | 1,239           | 8,2%  |
| SPFV           | Basic                              | 1,145    | 1,239           | 8,2%  |
| SPFV           | Nacht                              | 1,145    | 1,239           | 8,2%  |
| SPFV           | Charter / Nostalgie                | 0,666    | 0,710           | 6,6%  |
| SPFV           | Punkt-zu-Punkt                     | 1,145    | 1,239           | 8,2%  |
| SPFV           | Lok / Leerfahrt                    | 0,666    | 0,668           | 0,3%  |

Mit Stellungnahme vom 16.10.2017 führen die Antragstellerinnen aus, dass die Erhöhungsbeträge für die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs durch den Personalaufbau in den personalaffinen Bereichen zu erklären sei. Insbesondere die Qualitätsanforderungen aus dem Konzernprogramm „Zukunft Bahn“ seien verantwortlich für die Erhöhung im Bereich Fahrplan. Weiterhin sei der Anstieg der verschleißbedingten Abschreibung auf die erhöhte Investitionstätigkeit der Antragstellerinnen im Wirtschaftsjahr 2016 zurückzuführen.

Der Kostenanstieg bei den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für den SPFV kann dem Grunde und der Höhe nach nachvollzogen werden. Der Einbezug des Wirtschaftsjahrs 2016 entspricht der rollierenden Durchschnittsermittlung für die vorliegenden Jahre 2014, 2015 und 2016.

Anhand der Antragsunterlage „Anlage 6b Anhang 4 eDok uKZ 2016“ haben die Antragstellerinnen die Kostenallokation für die uKZ relevanten Bereiche (Kostenblöcke) Fahrplan, Betrieb, Instandhaltung Strecke, Abschreibung Strecke und Betriebsknoten ausführlich dargestellt. Der zugrundeliegende Detaillierungsgrad und insbesondere die Darstellung anhand der Antragsunterlage „Anlage 6b Anhang 4 eDok uKZ 2016“ auf der Ebene der Kostenstellen bzw. der entsprechenden Einzelkonten ermöglicht eine sachgerechte Prüfung der Kostenallokation.

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.

### II. 3.3.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SPFV

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

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

| Verkehrsdienst | Segment                            | Antrag | Genehmigung | Delta  |
|----------------|------------------------------------|--------|-------------|--------|
| SPFV           | Metro Tag Min ( $v \leq 100$ km/h) | 3,841  | 3,991       | 3,9%   |
| SPFV           | Metro Tag Max ( $v \geq 160$ km/h) | 10,271 | 10,661      | 3,8%   |
| SPFV           | Basic                              | 3,301  | 3,421       | 3,6%   |
| SPFV           | Nacht                              | 1,331  | 1,381       | 3,8%   |
| SPFV           | Charter / Nostalgie                | 1,810  | 1,400       | -22,7% |
| SPFV           | Punkt-zu-Punkt                     | 2,871  | 2,581       | -10,1% |
| SPFV           | Lok / Leerfahrt                    | 1,852  | 1,442       | -22,1% |

Ursächlich für die abweichenden Vollkostenaufschläge sind eine durch die Beschlusskammer abweichende Festsetzung bzgl. der anzusetzenden Leerfahrtenquote bzw. mittleren Zugbesetzung im Segment SPFV Charter / Nostalgie (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.1), eine abweichende Festsetzung bzgl. Yield und Zugbesetzung im Segment SPFV Punkt-zu-Punkt (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.2) sowie eine abweichend festgesetzte Endkundenelastizität im Segment SGV Standard (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1).

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**

Der Trassenpreis für das Segment Charter / Nostalgie wird abweichend von der Antragstellung (2,52 EUR) in Höhe von 2,11 EUR genehmigt. Der bei der Entgeltermittlung zu Grunde gelegte Vollkostenaufschlag war von 1,810 EUR auf 1,400 EUR zu reduzieren.

Im Rahmen der Ermittlung des Trassenpreises im Segment Charter / Nostalgie wurde bereits im Verfahren zum TPS 2018 (Az. BK10-16-0008\_E) diskutiert, ob die Preiselastizität des Segments durch die Antragstellerinnen falsch eingeschätzt worden ist. Dreh- und Angelpunkt der Diskussion war die Frage, ob die Antragstellerinnen das erhöhte Leerfahrtaufkommen des Segmentes hinreichend berücksichtigt hatten. Diese Frage ist von Relevanz, weil die Leerfahrtenquote Einfluss auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit auch 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).

Dabei war zunächst unstrittig, dass Charterverkehre ein erhöhtes Leerfahrtaufkommen aufweisen. Anders als im Regelverkehr ist der Betriebsablauf nicht optimierbar. Ein Anbieter für Charterverkehre muss im Zweifel als Leerfahrt dorthin fahren, wo er die Fahrgäste aufnehmen kann, die den Zug gechartert haben. Kommt der Zug nach Durchführung der Lastfahrt am Zielort an, kann es sein, dass er als Leerfahrt zurück zur Betriebsstelle des Unternehmens fahren muss.

Als Ergebnis der Diskussion hat die Beschlusskammer festgestellt, dass die Antragstellerinnen die höhere Leerfahrtenquote nicht berücksichtigt hatten. Sie hat daher die Ermittlung der Entgelte durch die Antragstellerinnen korrigiert. Methodisch hat die Beschlusskammer die Anzahl der durchschnittlich beförderten Personen je Trassenkilometer herabgesetzt. Die Antragstellerinnen hatten ursprünglich mit 127 Pkm / Trkm gerechnet und die Beschlusskammer hat die Berechnung auf 95 Pkm / Trkm reduziert. Gegen den Beschluss zum Verfahren TPS 2018 bezüglich der Ermittlung des Trassenpreises für das Segment Charter / Nostalgie haben die Antragstellerinnen Rechtsmittel eingelegt. Über das Verfahren ist noch nicht entschieden.



Für das zu genehmigende Entgelt im TPS 2019 wurden höhere Personenkilometer pro Trassenkilometer als im Vorjahr für das Segment Charter / Nostalgie zugrunde gelegt. Die Bestimmung der von den Antragstellerinnen vorgebrachten 131 Pkm/Trkm erfolgte systematisch analog zum TPS 2018<sup>9</sup>. Die Festsetzung der Beschlusskammer aus dem Verfahren zum TPS 2018 unter Einbezug der segmentspezifischen Leerfahrtenquote blieb in den Antragsunterlagen der Antragstellerinnen für das TPS 2019 unberücksichtigt.

Die Antragstellerinnen führen zu den o. g. Punkten aus, dass bezüglich der Preisermittlung für das Segment Charter / Nostalgie keine grundsätzliche Änderung ihrer Position gegenüber dem TPS 2018 erfolgt sei. Wie im Rahmen der Anhörungen zum TPS 2018 bereits ausgeführt worden sei, seien die resultierende Tragfähigkeit und der resultierende Trassenpreis bei Berücksichtigung der Leerfahrtenquote für das Segment Charter / Nostalgie über die Veränderung der Besetzungszahl durch einen Korrekturfaktor (den sog. Adjustierungsfaktor) im Ergebnis zu niedrig. Im Schreiben vom 27.10.2017 und im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung haben die Antragstellerinnen ausgeführt, dass die Besetzungszahlen im Charter vermutlich höher seien, und angeregt, dass die Beschlusskammer eine Marktabfrage durchführen möge (siehe hierzu S. 9 des Antwortschreibens auf die dritte Anhörung). Es sei zwingend erforderlich, die Ergebnisse des durch die Beschlusskammer eingesetzten Adjustierungsfaktors mit den tatsächlichen Verhältnissen zu validieren. Die Antragstellerinnen verweisen mit Antwort vom 06.11.2017 auf das dritte Anhörungsschreiben unter III. 5 darauf, dass die durchschnittliche Besetzung im Segment Charter / Nostalgie auch dann bei nicht weniger als 131 Personen liege, wenn man zuvor den von der Bundesnetzagentur vorgeschlagenen Adjustierungsfaktor (vgl. Beschluss zum sog. TPS 2018 vom 06.02.2017, S.114) anwende. Dies entspräche einer durchschnittlichen Besetzung bei Lastfahren von ca. 176 Personen. Mit Schreiben vom 23.11.2017 führen die Antragstellerinnen aus, dass die durchschnittliche Zugbesetzung bei Lastzügen im Charterverkehr bei 176 liege und darauf der Adjustierungsfaktor in der Herleitung aus dem Beschluss vom 06.02.2017 (TPS 2018) angewandt worden sei. Mit Schreiben vom 27.11.2017 regen die Antragstellerinnen erneut an, eine Auskunftersuchen an im Segment Charter tätige Unternehmen zu richten.

Eine Stellungnahme Dritter zur Preisbildung im Segment Charter / Nostalgie liegt mit Schreiben vom 19.10.2017 durch die Hinzugezogene zu 15 vor. Die Hinzugezogene zu 15 verweist zunächst auf ihre Stellungnahme aus dem Vorverfahren TPS 2018 und führt u. a. erneut aus, dass die Endkundenelastizität für das Segment Charter / Nostalgie im TPS 2019 nicht adäquat ermittelt worden sei. Weiterhin erläutert die Hinzugezogene zu 15 die Notwendigkeit der Berücksichtigung der erhöhten Leerfahrtenquote für das Segment Charter / Nostalgie.

Weiterhin haben die Hinzugezogene zu 8 und die Hinzugezogene zu 13 mit Stellungnahme jeweils vom 10.11.2017 ausgeführt, dass die Antragstellerinnen unzulässigerweise offenlassen würden, ob im Rahmen der Entgeltermittlung für das Genehmigungsjahr 2019 der Adjustierungsfaktor angewendet worden sei. Richtigerweise sei die höhere Leerfahrtenquote im Marktsegment Charter / Nostalgie durch die Beschlusskammer über den Adjustierungsfaktor berücksichtigt worden. Da der Adjustierungsfaktor eine zwingende Voraussetzung sei, um die relative Markttragfähigkeit des Segments Charter / Nostalgie im Verhältnis zu den anderen

---

<sup>9</sup> Vgl. Anlage 6c, Vollkostenaufschläge TPS 2019, S. 6: „Da im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderungen in der Struktur der Besetzung zwischen den Marktsegmenten beobachtbar waren, wurden die segmentspezifischen Besetzungen des Vorjahres proportional mit dem durchschnittlichen Wachstum der Besetzung multipliziert.“

Marktsegmenten zutreffend zu ermitteln, könne nicht offenbleiben, ob der Adjustierungsfaktor angewandt werde. Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, dass die Antragstellerinnen hierzu keine Angaben machten.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist eine dezidierte Berücksichtigung der Leerfahrtenquote für das Segment Charter / Nostalgie in den Antragsunterlagen nicht erfolgt. Da die Besetzungszahl 131 im TPS 2019 systematisch wie die Besetzungszahl 127 im TPS 2018 berechnet wurde, kann die tatsächliche Leerfahrtenquote nicht berücksichtigt worden sein. Es wurde auch weder im Antrag zum TPS 2019 noch in der öffentlichen mündlichen Verhandlung deutlich, dass die Besetzungszahl von 131 – abweichend zur angegebenen Zugbesetzung in den anderen Segmenten – unter Korrektur um die Leerfahrtenquote zu verstehen sei, und somit – abweichend zu den anderen Segmenten – nicht auf die Zugbesetzung von Lastverkehren, sondern auf eine gemittelte Zugbesetzung von Lastverkehren und Leerverkehren abstelle. Im Schreiben vom 23.11.2017 schreiben die Antragstellerinnen zwar, sie gingen davon aus, dass „die durchschnittliche Besetzung von Lastzügen im Charterverkehr bei ca. 176 Personen“ liege. Diese Berechnung haben sie aber nicht zum Gegenstand des Antrags gemacht. In diesem wird die durchschnittliche Besetzung von Lastzügen im Segment Charterverkehr / Nostalgie mit 131 angegeben (Mastermodell)<sup>10</sup>, die Herleitung der durchschnittlichen Besetzung erfolgte nach Angaben der Antragstellerinnen analog bzw. als Fortschreibung des entsprechenden Wertes aus dem Verfahren zum TPS 2018.

Ob die Zahl 131 nun für Lastverkehre oder gemittelt für Last- und Leerverkehre gelten solle, haben die Antragstellerinnen auch in Kenntnis der Diskussion aus dem TPS 2018 und auf konkrete Nachfrage im dritten Anhörungsschreiben nicht eindeutig beantwortet. Die Antragstellerinnen hatten diesbezüglich formuliert, dass „die durchschnittliche Besetzung im Segment Charter / Nostalgie auch dann nicht bei weniger als 131 Personen liegt, wenn man zuvor den von der BNetzA vorgeschlagenen ‚Adjustierungsfaktor‘ (vgl. Beschluss vom 06.02.2017, S. 114) anwendet“. Der Formulierung („auch dann nicht, [...] wenn man [...] den Adjustierungsfaktor [...] anwendet“) ist einerseits zu entnehmen, dass eine Adjustierung gerade nicht erfolgt ist, andererseits, dass nach Auffassung der Antragstellerinnen sowohl unter Anwendung als auch unter Ausschluss des Adjustierungsfaktors das gleiche Ergebnis zu erwarten sei. Die Hinzugezogenen zu 8 und 13 hatten mit Schreiben jeweils vom 10.11.2017 mit Bezug auf diese Ausführungen der Antragstellerinnen (nach Auffassung der Beschlusskammer zu Recht) bemängelt, dass nicht offen bleiben könne, ob der Adjustierungsfaktor angewandt worden sei.

Zudem wird im Vortrag der Antragstellerinnen (Schreiben vom 23.11.2017) die (nachträglich vorgetragene) „nicht-adjustierte“ Zugbesetzung bei Lastfahrten von 176 gerade so hergeleitet, dass nach Adjustierung exakt der im Genehmigungsantrag im Verfahren ohne Berücksichtigung der Adjustierung ermittelte Wert von 131 erreicht wird. Dies scheint darüber hinaus kein konsistenter Vortrag zu sein, da die Zugbesetzung nicht einerseits analog wie im Verfahren TPS 2018 ermittelt worden sein kann und andererseits gleichzeitig den erst später ermittelten und referenzierten Adjustierungsfaktor<sup>11</sup> bereits berücksichtigt haben kann. Eine

---

<sup>10</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“ und Anlage 6c, Vollkostenaufschläge TPS 2019, S. 6f

<sup>11</sup> Schreiben der Antragstellerinnen vom 23.11.2017: „Die Berücksichtigung [der erhöhten Leerfahrtenquote] erfolgte über den seitens der Bundesnetzagentur im Beschluss vom 06.02.2017 (S. 114) vorgeschlagenen Adjustierungsfaktor i. H. v. 0,7427.“

marktseitige Herleitung oder zumindest Plausibilisierung einer entsprechenden Zugbesetzung von 176 Personen bei Lastfahrten erfolgte nicht.

Dessen ungeachtet hat die Beschlusskammer die Anregung der Antragstellerinnen aufgegriffen, die Darlegung anhand von Marktwerten zu plausibilisieren bzw. zu falsifizieren. Die Prüfung der Bundesnetzagentur war darauf gerichtet, die von den Antragstellerinnen zu Grunde gelegte Besetzungsanzahl daraufhin zu prüfen, ob sie als durchschnittliche Besetzungsanzahl von Lastverkehren 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 Bereiche Charter und Nostalgie vorliegt. Zudem werden im Segment Charter / Nostalgie – anders als im Segment Punkt-zu-Punkt – keine grundsätzlich anderen Eingangsparameter durch die Beschlusskammer festgelegt, sondern die Angaben der Antragstellerinnen plausibilisiert und auf diesen aufsetzend eine erhöhte Leerfahrtenquote in diesem Segment berücksichtigt. Es zeigt sich zwar, dass den Antragstellerinnen dahingehend gefolgt werden kann, dass im Bereich Charter die Besetzungszahlen über den von den Antragstellerinnen mitgeteilten Werten liegen. Hingegen umfasst das Segment auch den Bereich der Nostalgieverkehre. Hier liegen die Werte der Markterhebung i. d. R. deutlich darunter. Konkret weisen die Daten aus der Markterhebung für das Jahr 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 Auswertungen beruhen dabei auf Zugverkehren unabhängig von der genutzten Infrastruktur. Sie stellen insofern nicht ausschließlich auf Verkehre auf der Infrastruktur der Antragstellerinnen ab, sondern nehmen den Sektor umfassend in den Blick. Dies führt einerseits zum Einbezug von Verkehren, die teils mit Schienenfahrzeugen mit sehr geringer Kapazität durchgeführt werden. Andererseits stellt gerade diese Vorgehensweise sicher, dass bei der nach § 36 Abs. 1 geforderten Gewährleistung der „bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnmarktes“ nicht von vornherein nur auf Verkehrsbedürfnisse (und in diesem Kontext Endkundenbedürfnisse) abgestellt wird, die ohnehin schon durch die Infrastruktur des jeweiligen Betreibers bedient werden. Andernfalls würde in einem Zirkelbezug möglicherweise Nachfrage ausgeschlossen, die durch eine ggf. zu hoch angesetzte Tragfähigkeitsannahme aktuell nicht adressiert würde und durch diesen Umstand auch bei einer neuerlichen Plausibilisierung von Marktdaten wiederum keinen Eingang in den Preisbildungsprozess finden würde.

Der von den Antragstellerinnen zur Entgeltberechnung verwendete Wert einer durchschnittlichen Besetzungszahl von 131 Personen im Segment Charter / Nostalgie und die von der Beschlusskammer vorgenommen Adjustierung auf 97 Personen ist mit Blick auf die Auswertungen auf Grundlage der Marktbeobachtungsdaten vertretbar. Bei der Festlegung der Zugbesetzung mithilfe des Adjustierungsfaktors ist zudem klarzustellen, dass es sich im Kern um eine Berechnungsgröße handelt, um den Tragfähigkeitsnachteil aus der erhöhten Leerfahrtenquote angemessen zu berücksichtigen.

Der Vortrag der Antragstellerinnen zum Erlös je Pkm in Höhe von 0,093 EUR/Pkm im Segment Charter / Nostalgie wird von der Beschlusskammer nicht beanstandet. Der sich ergebende entfernungsabhängige „rechnerische Zugerlös“ unter Berücksichtigung der Leerfahrtenquote in Höhe von 8,98 EUR/Trkm (Antrag: 12,09 EUR/Trkm) ist vertretbar. Infrage gestellt wird dabei nicht der tatsächliche Zugerlös für das Segment Charter / Nostalgie. Es

erfolgt allerdings eine tragfähigkeitssenkende Berücksichtigung der erhöhten Leerfahrtenquote, welche modell-technisch über eine angepasste Zugbesetzung und eine sich ergebenden geringeren „rechnerischen Zugerlös“ abgebildet wird.

Zudem verweist die Beschlusskammer darauf, dass weitere – möglicherweise tragfähigkeitssenkend wirkende – Aspekte zugunsten der Antragstellerinnen nicht weiter in der quantitativen Herleitung mit berücksichtigt worden sind. Dazu gehören die von den Hinzugezogenen zu 15, zu 8 und zu 13 vorgebrachten Argumente, dass im Charterverkehr die Verteilung der Fixkosten der Zugangsberechtigten auf durchschnittlich signifikant weniger Verkehrstage erfolgen müsse, bzw. höhere Kosten für Vertrieb und Organisation bezogen auf die einzelne Fahrt zu kalkulieren wären.

Im Ergebnis hält die Beschlusskammer – wie im TPS 2018 – daran fest, dass eine Korrektur der mitgeteilten Besetzungszahl von 131 Personen zu erfolgen hat. Der Adjustierungsfaktor zur Berücksichtigung der signifikant abweichenden Leerfahrtenquote im Segment Charter / Nostalgie wurde von der Beschlusskammer wie in Tabelle 10 dargelegt ermittelt. Die Beschlusskammer wendet analog zum Vorjahr die Adjustierung zwecks Berücksichtigung der gegenüber dem SPFV höheren Leerfahrtenquote im Segment Charterverkehr / Nostalgie an. Dem Aspekt der erhöhten Leerfahrtenquote im Charter- und Nostalgieverkehr wurde durch eine Anpassung (Reduktion) der Personenkilometer pro Trassenkilometer Rechnung getragen.

Dementsprechend ist der Vollkostenaufschlag unter Berücksichtigung der angepassten Besetzungszahlen von 97 Pkm/Trkm in Höhe von 1,400 EUR festgesetzt worden. Bei der Berechnung des Korrekturfaktors für das Jahr wurden die aktuellen Eingangsparameter der Antragstellerinnen bei der Anpassung der Pkm/Trkm berücksichtigt. Die Herleitung des Adjustierungsfaktors für das Jahr 2019 ist anliegend tabellarisch dargestellt. Die Parameter sind dem Masterdokument<sup>12</sup> der Antragstellerinnen entnommen.

**Tabelle 10 – Herleitung Adjustierungsfaktor 2019 Segment Charter / Nostalgie**

| <b>Zeile</b> | <b>Indikator</b>                          | <b>Wert</b>        |
|--------------|---|--------------------|
| A            | Lastfahrten SPFV Gesamt                   | 146.334.466 [Trkm] |
| B            | Leerfahrten SPFV Gesamt                   | 6.082.955 [Trkm]   |
| C            | Lastfahrten SPFV ohne Charter / Nostalgie | 139.901.301 [Trkm] |
| D            | Leerfahrten SPFV ohne Charter / Nostalgie | 5.582.781 [Trkm]   |
| E = D/C      | Leerfahrtenquote ohne Charter / Nostalgie | 3,99%              |
| F            | Leerfahrtenquote Charter / Nostalgie      | 30,00%             |
| G = E-F      | Delta                                     | 26,01%             |
| H = 1-G      | Adjustierungsfaktor                       | 74%                |
| I            | Pkm / Trkm Antragsunterlagen TPS 2019     | 131 [Pers.]        |
| J = I*H      | Pkm / Trkm BK10                           | 96,93 [Pers.]      |
| K            | Pkm / Trkm BK10 (Gerundet)                | 97 [Pers.]         |

Dieses Vorgehen ist sachgerecht, da die Leerfahrtenquote einen wesentlichen Kostentreiber für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr darstellt. Bei Zugrundelegung der ermittelten Leerfahrtenquote für den Schienenpersonenfernverkehr in Hö-

<sup>12</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“

he von 3,99 Prozent würden die Trassenkosten bezogen auf die Lastfahrten für das Segment Charter / Nostalgie überhöht angesetzt.

Die Hinzugezogenen zur 8 und zu 13 haben in Ihrer Stellungnahme vom 10.11.2017 ausgeführt, dass ab einem Entgelt von 2,00 EUR die absolute Markttragfähigkeit des Segments Charter / Nostalgie überschritten sei. Trassenentgelte von deutlich über 2,00 EUR/Trkm würden zu einem negativen Marktausschlusstest führen. Die Beschlusskammer sieht hingegen keine Hinweise darauf, dass mit der Genehmigung des Trassenentgelts in Höhe von 2,11 EUR im Rahmen des TPS 2019 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. Da Leistungen auch bei einem Entgeltniveau nach Ramsey-Boiteux im Segment Charter / Nostalgie nachgefragt werden, sieht die Beschlusskammer keine Indikation für einen negativen Marktausschlusstest.

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

Das Trassenentgelt für das Segment Punkt-zu-Punkt wird abweichend von der Antragstellung (4,11 EUR) in Höhe von 3,82 EUR genehmigt. Der Vollkostenaufschlag reduziert sich nach Anpassung der Beschlusskammer auf 2,581 EUR (anstelle von 2,871 EUR). Ursächlich für die Veränderung der Berechnung durch die Beschlusskammer ist die unterstellte Besetzungszahl in Höhe von 272 Pkm / Trkm (anstelle von 201 Pkm / Trkm) und die Anpassung des Umsatz je Personenkilometer (Yield) von 0,059 EUR (anstelle von 0,093 EUR je Pkm).

Bei der Ermittlung des Trassenpreises für das Segment Punkt-zu-Punkt wurden im laufenden Genehmigungsverfahren insbesondere die folgenden Kennzahlen mit Bezug zur Markttragfähigkeit und den 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 erhöhte 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 Ausführungen der Antragstellerinnen in der Anlage 6c zur Beschreibung der Vollkostenaufschläge und die Herleitungen im Mastermodell<sup>13</sup> lassen eine generelle Beurteilung der o.g. Kennzahlen bei der Entgeltberechnung zu. Aufgrund der Besonderheiten des Segments Punkt-zu-Punkt im aktuellen Genehmigungszeitraum (weitere Informationen s.u.) und auf der Basis der Ausführungen der Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 hat die Beschlusskammer

---

<sup>13</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“

amtsseitig tiefergehende Ermittlungen vorgenommen. Mit Auskunftersuchen vom 23.11.2017 und vom 04.12.2017 sind weiterhin die Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 um Informationen zu den genannten Kennzahlen befragt worden.

Die Antragstellerinnen nehmen zu der Herleitung der einzelnen Kennzahlen aus dem Mastermodell mit der Antwort auf die dritte Anhörung mit Schreiben vom 06.11.2017 dezidiert Stellung. Die Bestimmung der segmentspezifischen Besetzungszahlen sei in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur durchgeführt worden. Die Daten seien im Rahmen der Entwicklung des Trassenpreissystems 2018 mit der DB Fernverkehr AG auf Validität und Plausibilität überprüft worden. Die Zugbesetzung für das Segment Punkt-zu-Punkt sei mit 201 Personen identisch zu der Besetzung im Marktsegment Basic. Bei der Zugbesetzung sei aus Sicht der Antragstellerinnen keine Differenzierung zwischen den Marktsegmenten Basic und Punkt-zu-Punkt beobachtbar. In beiden Segmenten seien vorwiegend lokbespannte Züge mit 5-7 Wagen (ca. 400-550 Sitzplätze) im Einsatz. In beiden Segmenten werde von einer geringeren Auslastung gegenüber höherwertigen Segmenten ausgegangen, da Basic-Verkehre in Tagesrandlagen oder/ und in Nicht-Metropolregionen verkehrten, während Punkt-zu-Punkt-Verkehre ohne Anschlüsse in der Regel eine zeitliche Einzellage hätten und auch nicht auf Reisende im Hochgeschwindigkeitsverkehr abzielten. Eine unterschiedliche Auslastung zwischen beiden Segmenten (Basic und Punkt-zu-Punkt) sei nicht beobachtbar.

Als zweiter Parameter sei der Umsatz je Personenkilometer notwendig, um den Trassenpreis zu determinieren. Nach Angabe der Antragstellerinnen führe das methodische Vorgehen zur Ermittlung eines Yield in Höhe von 0,093 EUR je Pkm im Segment Punkt-zu-Punkt. Die Spreizung des Umsatzes je Pkm für die verschiedenen Segmente sei aus realen Marktdaten hergeleitet worden. Hierbei seien Relationen des SPFV im ersten Schritt anhand einer ausreichenden Anzahl der Züge (3.000 Züge) und einem Entfernungskorridor (60-120 km) identifiziert worden, um Verzerrungen der Daten zum Beispiel durch einen mit zunehmender Reiseentfernung sinkenden Erlös je Trassenkilometer zu vermeiden.

Weiterhin führen die Antragstellerinnen in Ihrem Antwortschreiben vom 20.11.2017 auf die sechste Anhörung aus, dass das durchschnittliche Preisniveau (Erlös je Pkm) und die durchschnittliche Besetzung des Zuges (Pkm je Trkm) kommunizierende Röhren seien. So führe eine aggressive Preispolitik einerseits zu einem reduzierten Erlös je Pkm, gleichzeitig aber zu einer verbesserten Auslastung d.h. einer erhöhten Besetzungszahl. Eine Kombination des tatsächlich erreichten Preisniveaus mit den unterstellten Reisendenzahlen aus dem Mastermodell sei deshalb unzulässig. Hinzu käme nach Angaben der Antragstellerinnen der Umsatzhochlauf bei Markteintritt. In Bezug auf die Hinzugezogene zu 8 führe eine isolierte Zeitpunkt Betrachtung zu einer verzerrten Wahrnehmung. Der Referenzwerte bei Markteintritt entspräche keinem „eingeschwungenen Zustand“.

In der Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 vom 10.11.2017 wird dargestellt, dass anhand der Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 06.11.2017 nicht zu plausibilisieren sei, warum in den Segmenten „Punkt-zu-Punkt“ und „Basic“ dieselben Umsätze je Pkm gegenüber den Fahrgästen durchsetzbar sein sollen wie im Segment „Metro Tag Min“. Die in den Grafiken des Schreibens der Antragstellerinnen vom 06.11.2017 (auf Seite 12) dargestellten Untersuchungen seien ausweislich der dortigen Angaben ausschließlich auf ICE- und IC-Verkehren der DB Fernverkehr AG basierend. Zudem sei für diese offenbar ausschließlich der Normalpreis der DB Fernverkehr AG zugrunde gelegt. Diese Methodik erscheine zur Ermittlung des Umsatzes/Pkm für die Marktsegmente „Punkt-zu-Punkt“ und „Basic“ aus folgenden Gründen verfehlt:

- Insbesondere sei das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt“ ein Segment für „Nicht-Netzanbieter“, so dass der Umsatz/Pkm in diesem Marktsegment nicht über eine Analyse der Normalpreise des beherrschenden Netzanbieters ermittelbar sei.
- Zum anderen folge aus einer Analyse der Normalpreise nicht das tatsächliche Preisniveau der DB Fernverkehr AG, das durch zahlreiche Sparpreise und weitere Rabattaktionen bestimmt sei. Dadurch sei insbesondere das Preisniveau auf weniger nachgefragten Verbindungen überschätzt worden. Das sei insbesondere für das Marktsegment „Basic“ relevant. Die zahlreichen Sparpreise und Rabattaktionen der DB Fernverkehr AG seien eine Beeinträchtigung für „Punkt-zu-Punkt“-Verkehre von Nicht-Netzanbietern.

Die von den Antragstellerinnen in Anlage 6.1 zu den SNB 2019, Ziff. 3.1.3, angegebenen Elastizitäten der Endkundennachfrage ließen vielmehr den Schluss zu, dass das Preisniveau (Umsatz/Pkm) im Marktsegment „Basic“ signifikant unterhalb von „Metro Tag Min“ und das Preisniveau für „Punkt zu-Punkt“-Verkehre nochmals erheblich darunter liegen müsse. Dies sei auch durch die mit Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 vom 06.11.2017 als Anlagen 1 und 2 eingereichten Geschäftszahlen belegbar. Die Ausführungen der Antragstellerinnen bezugnehmend auf einen Businessplan<sup>14</sup> seien nicht zielführend. Zusammen mit den von den Antragstellerinnen unterstellten Besetzungszahlen ergäbe sich somit für die Marktsegmente Punkt-zu-Punkt und Basic ein erheblich geringerer Erlös/Trkm. Daraus resultiere eine erheblich niedrigere relative Markttragfähigkeit, als von den Antragstellerinnen für den Entgeltgenehmigungsantrag unterstellt.

Weiterhin sei nach den Ausführungen der Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 mit Stellungnahme vom 10.11.2017 zusätzlich zur Prüfung der Umsatzzahlen eine vertiefte Prüfung der angegebenen Elastizitäten und der Endkundennachfrage erforderlich. Die Elastizität der Endkundennachfrage in den Marktsegmenten „Punkt-zu-Punkt“ und „Basic“ sei unterschätzt, d.h. die Fahrgäste reagieren auf Preiserhöhungen sensibler als angenommen. Zu beachten sei insbesondere, dass die Segmente „Punkt-zu-Punkt“ und „Basic“ im Endkundenmarkt besonders intensiv mit dem Fernbus konkurrieren würden, weil die beiden Marktsegmente ebenso wie der Fernbus auf den preissensiblen Freizeit- und Urlaubsreiseverkehr abzielen würden.

Mit dem Antwortschreiben vom 28.11.2017 auf das Anhörungsschreiben vom 23.11.2017 führen die Hinzugezogenen zu 8 und 13 aus, dass die „Erlösergiebigkeit“ im Businessplan zu hoch angenommen worden sei (ursprünglich knapp ■€/Trassenkilometer). Dementsprechend sei die Bezugnahme der Antragstellerinnen und der Rückschluss auf das Erreichen des unterstellten Zugerlöses auf der Basis des Businessplans keine adäquate Argumentationsgrundlage. Die Antragstellerinnen hatten mit Antwortschreiben auf die dritte Anhörung vom 06.11.2017 detailliert ausgeführt, dass der Businessplan der Locomore GmbH & Co KG und die damit verbundene Prognose der Geschäftszahlen als Nachweis für das Segment Punkt-zu-Punkt dienen sollte.

---

<sup>14</sup> Businessplan der Locomore GmbH & Co KG, zitiert im Schreiben der Antragstellerinnen vom 06.11.2017; Verkehre der Locomore GmbH & Co KG wurden nach Insolvenz derselben wesentlich von der Hinzugezogenen zu 8 übernommen.

Im Ergebnis lagen bezüglich der relativen Markttragfähigkeit und insbesondere der Erlössituation im Marktsegment Punkt-zu-Punkt des SPFV seitens der betroffenen Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 und der Antragstellerinnen deutlich unterschiedliche Einschätzungen vor. Da – anders als im Segment Charter / Nostalgie – der Beschlusskammer zu diesem Segment keine ausreichende breite Informationsgrundlage aus der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur zur Verfügung stand, hat die Beschlusskammer die Ausführungen der Antragstellerinnen und der Hinzugezogenen zum Anlass für amtsseitigen Ermittlungen und Abfrage aggregierter Erlös- und Zugbesetzungskennwerte der Locomore GmbH & Co KG und der Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 vorgenommen.

Aus den Ausführungen der Hinzugezogenen mit Antwort vom 27.11.2017 auf das Anhörungsschreiben vom 23.11.2019 ergeben sich in Summe für Locomore und die Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 die in Tabelle 11 aufgeführten Kennzahlen, jeweils im Vergleich zu den im Genehmigungsantrag vorgetragenen Kennzahlen der Antragstellerin.

**Tabelle 11 – Kennzahlen Segment Punkt-zu-Punkt**

| <b>Grundlage</b>                             | <b>Yield [€/Pkm]</b> | <b>Zugbesetzung [Pkm/Trkm]</b> | <b>Zugerlös [€/Trkm]</b> |       |
|--|----------------------|--------------------------------|--------------------------|-------|
| HKX, Leo Expr., Locomore (IST) <sup>15</sup> | A                    |                                |                          |       |
| Antragstellerinnen <sup>16</sup>             | B                    | 0,093                          | 201                      | 18,61 |

Die Antragstellerinnen führen mit Antwort vom 01.12.2017 auf das achte Anhörungsschreiben aus, dass die Bestimmung der Tragfähigkeit über IST-Werte grundsätzlich sinnvoll sei und die Antragstellerinnen diesen Ansatz bei ihrem Entgeltantrag bereits angewendet hätten. Die Verwendung der von den Hinzugezogenen mitgeteilten IST-Werten halte Sie jedoch für nicht sachgerecht, da es sich nicht um Daten in einem eingeschwungenen Marktgleichgewicht halte. Es müssten stets die in einem eingeschwungenen Marktgleichgewicht erreichbaren Umsatzerlöse bei der Bestimmung der Tragfähigkeiten berücksichtigt werden. Markteinsteiger in der Anlaufphase würde unabhängig davon mit dem sog. Neuverkehrsnachlass von 20 Prozent adressiert. Die Antragstellerinnen äußerten außerdem, dass die Erlöse je Trassenkilometer der Hinzugezogenen zu 8 sehr niedrig erschienen und dass möglicherweise Verkehre in Tschechien Eingang in die Daten gefunden haben könnten.

Die Hinzugezogene zu 8 erläutert mit Schreiben vom 06.12.2017, das sich die genannten Werte selbstverständlich nur auf Personenverkehre der Hinzugezogenen zwischen Berlin und Stuttgart bezögen und keinerlei Werte aus anderen Verkehren außerhalb von Deutschland eingeflossen seien. Die Hinzugezogene verweist zudem darauf, dass an vielen Tagen deutlich preiswertere Tickets im Vorverkauf erhältlich seien als der von den Antragstellerinnen referenzierte Vergleichspreis.

Die Beschlusskammer ist im Ergebnis der Auffassung, dass die für die Tragfähigkeit relevanten Kennzahlen entsprechend Tabelle 12, Zeile C festzusetzen sind und bei der Herleitung der Vollkostenaufschlags zugrunde zu legen sind. Der durch die Beschlusskammer festge-

<sup>15</sup> Gewichtetes Mittel der Daten für HKX 2016 und 2017 soweit verfügbar, Locomore 2017 bis zur Insolvenz, Leo Express 2017 ab Markteintritt soweit verfügbar. Vgl. Anhörungsschreiben der Beschlusskammer vom 23.11.2017.

<sup>16</sup> Segment SPFV Punkt-zu-Punkt, vgl. Anlage 6c zum Genehmigungsantrag vom 06.10.2017, Anhang 7 „Mastermodell“, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“



setzte Zugerlös liegt dabei zwischen den (aktuellen) IST-Daten der Hinzugezogenen (Tabelle 12, Zeile A) und dem von den Antragstellerinnen unterstellten Zugerlös (Tabelle 12, Zeile B).

**Tabelle 12 – Festlegung Beschlusskammer Segment Punkt-zu-Punkt**

| Grundlage                      |   | Yield [€/Pkm] | Zugbesetzung [Pkm/Trkm] | Zugerlös [€/Trkm] |
|--------------------------------|---|---------------|-------------------------|-------------------|
| HKX, Leo Expr., Locomore (IST) | A |               |                         |                   |
| Antragstellerinnen             | B | 0,093         | 201                     | 18,61             |
| Beschlusskammer                | C | 0,059         | 272                     | 16,09             |

Bei der Beurteilung der Beschlusskammer zur Ermittlung der Werte sind die IST-Daten der von der Marktabfrage umfassten Unternehmen (Locomore GmbH & Co KG, Hinzugezogene zu 8 und zu 13) plausibilisiert worden und als Grundlage verwandt. Die Plausibilisierung erfolgte mit Blick auf die Zugbesetzung insbesondere für die Hinzugezogene zu 8 über den Abgleich des Quotienten von Verkehrsleistung und Betriebsleistung (Pkm/Trkm) mit der sich aus Auslastungsquote und Kapazität ergebenden Zugbesetzung. Bezüglich der erlösseitigen Parameterwerte wurden vorgetragene IST-Werte auf Basis eines Abgleichs des Quotienten von Erlös und Verkehrsleistung (EUR/Pkm) und dem sich ergebenden Erlös je Verkehrsleistung aus tatsächlichen Preisen und Umlage auf die Relationsentfernung plausibilisiert.

Die Beschlusskammer hat dabei zur Kenntnis genommen, dass sowohl die Hinzugezogenen zu 8 und 13, als auch die Antragstellerinnen davon ausgehen, dass die Bewertung der Kennzahlen eines Marktsegmentes auf Basis eines eingeschwungenen Zustands zu erfolgen hat.

Diese Überlegung ist nach Ansicht der Beschlusskammer nicht zwingend. § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG schreibt vor, dass die Entgeltregelung dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen „erzielten“ Produktivitätszuwachs Rechnung tragen muss. Gleichzeitig regelt § 3 Nr. 3 ERegG, dass die Eisenbahnregulierung das Ziel hat, einen wirksamen Wettbewerb auf den Eisenbahnmärkten zu fördern. Beide Gesichtspunkte könnten dafür streiten, keinen „eingeschwungenen Zustand“ des Marktsegments Punkt-zu-Punkt zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung eines „eingeschwungenen Zustandes“ könnte sich dem Vorwurf aussetzen, bereits Produktivitätssteigerungen (steigender Zugerlös bei weniger steigenden Kosten) zu berücksichtigen, die noch nicht eingetreten sind und bei denen auch nicht klar ist, ob sie eintreten werden. Eine Bewertung auf Basis der aktuellen IST-Werte würde hingegen sicherstellen, dass nur die bereits erzielten Produktivitätszuwächse berücksichtigt wurden.

Auch die aktuelle Wettbewerbssituation des SPFV legt nahe, dass ein wirksamer Wettbewerb noch lange nicht erreicht ist. Die DB Fernverkehr AG bedient etwa 99% aller Verkehre im SPFV. Es ist daher nicht fernliegend, § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Zweifel so auszulegen, dass eine dem Wettbewerb förderliche Sichtweise durchdringt.

Auf der anderen Seite ist objektiv festzustellen, dass die Berechnung des Erlösniveaus wegen der geringen Anzahl von Marktteilnehmern und geringen Historie des Marktsegments auf einer eher überschaubaren Datengrundlage basiert und ihr deswegen vorgeworfen werden könnte, nur ein verzerrtes Bild des Erlösaufkommens von Punkt-zu-Punkt-Verkehren abzubilden. Hinzu kommt ein mögliches Argument, dass die im Marktsegment tätigen Unternehmen mit individuellen Herausforderungen konfrontiert worden sein könnten, die die aktuellen Kennzahlen möglicherweise verfälschten. Diese beiden Argumente müssten dazu führen, den Antragstellerinnen einen breiteren Beurteilungsspielraum bei der Entgeltfestsetzung einzuräumen. Ein solcher Spielraum könnte im vorliegenden Fall grosso modo die

Größenordnung annehmen, die auch als Delta des derzeitigen Erlösniveaus und des Erlösniveaus eines eingeschwungenen Zustands zu erwarten sind.

Da beide Überlegungen auf ein gleiches Ergebnis hindeuten, hat sich die Beschlusskammer dazu entschieden, die Entscheidung darüber, ob ein Hochlauf zu berücksichtigen ist, dahinstehen zu lassen. Die Beschlusskammer erkennt an, dass auf die Erlössituation ein Aufschlag vorzunehmen ist, der in der Größenordnung des noch zu erwartenden Hochlaufs der Erlössituation liegt – sei der Aufschlag nun durch den erwarteten Hochlauf selbst begründet oder durch Berücksichtigung eines Beurteilungskorridors, der in einer solchen Situation den Antragstellerinnen zukommen könnte.

Die Daten der Hinzugezogenen zu 8 wurden entsprechend den Ausführungen derselben so adjustiert, dass Sie dem Erlöspotential im eingeschwungenen Zustand bzw. im Genehmigungsjahr entsprechen („Hochlauf“). Dazu wurde ein um ■ Prozent höherer Yield<sup>17</sup> (Schreiben vom 28.11.2017) und eine durchschnittliche Zugbesetzung von ■ Personen (Auslastung von ■ Prozent der durchschnittlich ■ Sitzplätze umfassenden Züge angesetzt, vgl. Schreiben vom 28.11.2017 und vom 06.12.2017). Es ergibt sich ein Erlös je Trassenkilometer, der – zugunsten der Antragstellerinnen – leicht über der von der Hinzugezogenen zu 8 angegebenen Bandbreite für das Erlöspotential im eingeschwungenen Zustand von ■ bis ■ EUR je Trassenkilometer liegt. Der Zugerlös im IST der Hinzugezogenen zu 8 belief sich auf ■ EUR je Trassenkilometer (vgl. Schreiben vom 06.12.2017).

Die Beschlusskammer hält im Ergebnis die Besetzungszahl der Antragstellerinnen in Höhe von 201 Pkm/Trkm für das Segment Punkt-zu-Punkt für zu niedrig. Nach der Gesamtschau der Unterlagen und auf Grundlage des beschriebenen Ansatzes zum Hochlauf für die Hinzugezogene zu 8 und den IST-Daten der Hinzugezogenen zu 13 (für HKX) ist nach Auffassung der Beschlusskammer eine höhere Besetzungszahl von 272 Pkm/Trkm angemessen.

Die Beschlusskammer hat weiterhin einen angemessenen Yield in Höhe von 0,059 EUR / Pkm ermittelt, welcher ebenfalls auf den IST-Daten der Hinzugezogenen zu 13 (für HKX) und auf Grundlage des beschriebenen Ansatzes zum Hochlauf der Hinzugezogenen zu 8 beruht. 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. Insofern ist der Ansatz eines einheitlichen Yields in Höhe von 0,093 EUR/Trkm für (u.a.) die Segmente Basic, Metro Tag und Punkt-zu-Punkt aus Sicht der Beschlusskammer nicht gerechtfertigt.

Im Ergebnis hat die Beschlusskammer einen Zugerlös von 16,09 EUR/Trkm auf Grundlage der hergeleiteten Zugbesetzung und des hergeleiteten Yields ermittelt. Die ermittelten Werte berücksichtigen dabei Einzeldatensätze der unter Fußnote 15 genannten Unternehmen. Diese Einzeldaten betreffen weit überwiegend von den betroffenen Unternehmen als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse deklarierte Informationen und lagen insofern der Beschlusskammer, aber nicht den Antragstellerinnen vor. Die betroffenen Einzeldatensätze wurden von der Beschlusskammer plausibilisiert. So wurde bspw. sichergestellt, dass – wie von den Antrag-

---

<sup>17</sup> Bezgl. des Yield wurde die untere Grenze (25% Steigerung) der Bandbreite (25%-30% Steigerung) aus den Angaben der Hinzugezogenen gewählt, da sich in Kombination mit der durchschnittlichen Zugbesetzung bereits ein Zugerlös ergibt, welcher oberhalb der von der Hinzugezogenen beschriebenen Bandbreite diesbezüglich liegt.

stellerinnen zwischenzeitlich vermutet – keine ausländischen Verkehre die Erlöskennzahlen der Hinzugezogenen zu 8 verfälschten. Auch den Bedenken der Antragstellerinnen mit Bezug auf den Abgleich von Yield und Ticketpreisen wurde durch Anhörung der Hinzugezogenen und eigene Sichtung von Ticketpreisen nachgegangen. Dabei hatte sich u.a. gezeigt, dass – entgegen den Ausführungen der Antragstellerinnen vom 15.12.2017 – auch deutlich günstigere Tickets für die Relation Stuttgart-Berlin angeboten werden, soweit der Reisetag bspw. mehr als vier Wochen nach der Buchungsanfrage liegt (19 EUR<sup>18</sup>, statt der in der Abfrage der Antragstellerinnen ausgewiesene Bandbreite von 29 EUR bis 79 EUR, Schreiben vom 15.12.2017, S. 4.). Das Verfahren zur Herleitung des Erlöspotentials („Hochlauf“) wurde transparent dargelegt. Die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Herleitung der Einzelfestlegung ist aber dahingehend einschränkt, dass die entsprechenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewahrt bleiben sollten. Gleichsam ausgleichend wurde zugunsten der Antragstellerinnen ein Zugerlös am oberen Rand der möglichen Bandbreite gewählt, welcher zudem oberhalb der von den Hinzugezogenen erläuterten Bandbreite lag.

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 Prozent Gewerblich und 90 Prozent Freizeit sowie die methodische Herleitung der Endkundenelastizität ist plausibel und kann daher durch die Beschlusskammer akzeptiert werden.

Zur Thematik der absoluten Markttragfähigkeiten nehmen die Antragstellerinnen mit der Antwort auf die sechste Anhörung mit Schreiben vom 20.11.2017 Stellung. Insbesondere angesichts des Markteintritts der Hinzugezogenen zu 8 sei unverändert kein Hinweis darauf erkennbar, dass durch die Entgelthöhe im „Punkt-zu-Punkt“ Segment ein Ausschluss dieses Segmentes erfolgen würde. Vorübergehend negative oder unangemessen niedrige Renditen seien nicht maßgeblich zur Beurteilung der absoluten Markttragfähigkeit für das Gesamtsegment. Maßgeblich sei vielmehr die Frage, ob es möglich sei, dauerhaft tragfähige Verkehre in diesem Segment anzubieten.

Die Beschlusskammer sieht 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 Vollkostenaufschläge Segmente Nacht und Basic**

Für die Segmente Nacht und Basic sind die relative und die absolute Tragfähigkeit und die Vollkostenaufschläge der beiden Segmente nicht zu beanstanden.

Die Antragstellerinnen führen in der Anlage 6c (Beschreibung Vollkostenaufschläge) zum Marktausschlusstest aus, dass sie die Tragfähigkeit für den SPFV für gegeben halte (S. 13 f.). Spezifisch mit Bezug auf das Segment Nacht beschreiben sie in der Antwort vom 20.11.2017 (S. 5) auf das sechste Anhörungsschreiben, dass laut Ankündigung in der Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages vom 15.02.2017 die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)

---

<sup>18</sup> Abfrage am 22.12.2017, Reisetag 28.01.2018, Relation Stuttgart → Berlin

planen, in 13 neue Nachtzüge bis zu 230 Mio. EUR bzw. den Umbau vorhandener Schlafwagen bis zu 20 Mio. EUR zu investieren. Nach Einschätzung der Antragstellerinnen sei die Marktragfähigkeit für das Segment Nacht mittelfristig gegeben.

Die Hinzugezogene zu 8 und die Hinzugezogene zu 13 haben mit Stellungnahme vom 10.11.2017 ausgeführt, dass die relative Tragfähigkeit und absolute Tragfähigkeit bzw. der Marktausschlusstest für die oben genannten Segmente zu beanstanden seien. Im Detail wird hierzu ausgeführt, dass der Hauptkritikpunkt im Marktsegment Nacht in der unterstellten Endkundenelastizität zu sehen sei. Soweit ergänzend auch Kritik an dem unterstellten Umsatz/Trkm in Höhe von 8,19 € geübt worden sei, werde dieser Punkt durch die Hinzugezogenen nicht weiterverfolgt.

Kritisch zu sehen sei für das Marktsegment „Nacht“ vor allem die angenommene Endkundenelastizität. Das Segment „Nacht“ sei wie auch das Segment „Punkt-zu-Punkt“ auf den Freizeitverkehr ausgerichtet; Geschäftskunden nutzten in der Regel den Flieger oder den ICE. Daher sei die Endkundenelastizität im Marktsegment „Nacht“ auf dem Niveau der „Punkt-zu-Punkt“-Verkehre. Entsprechend sei die relative Marktragfähigkeit des Segments „Nacht“ in der Entgeltherleitung der Antragstellerinnen überschätzt. Die beantragten Vollkostenaufschläge für dieses Segment seien infolgedessen überhöht. Es sei nicht sichergestellt, ob Verkehre auch bei Inkrafttreten der beantragten Entgelte für 2018/2019 noch durchgeführt würden. Der Marktanteil der DB Fernverkehr AG in Höhe von 99 Prozent sei ein Indikator eines faktischen Marktausschlusses von Wettbewerbern.

Die Beschlusskammer differenziert zwischen dem Preisniveau und der ermittelten Endkundenelastizität. Zunächst wurde von den Antragstellerinnen sowohl für das Segment Basic und für das Segment Nacht eine separate Endkundenelastizität hergeleitet. Diese wird determiniert durch den Reisezweck. In dem Modell wird unterschieden zwischen den Gruppen Gewerblich, Pendler und Freizeit. Für das Segment Nacht ist die Aufteilung in 0 Prozent Pendler, 10 Prozent Gewerblich und 90 Prozent Freizeit ermittelt worden. Für das Segment Basic ist eine Aufteilung in 20 Prozent Pendler, 15 Prozent Gewerblich und 65 Prozent Freizeit vorgenommen worden. Je nach Zusammensetzung dieser Gruppen ergeben sich unterschiedliche Endkundenelastizitäten, diese wirken in der Folge auf die jeweilige Trassenpreiselastizität.

Mit Blick auf die Frage der absoluten Marktragfähigkeit der Segmente Nacht und Basic geht die Beschlusskammer davon aus, dass weiterhin Transportleistungen in signifikantem Umfang angeboten werden, so dass keine grundsätzliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Märkte erkennbar ist. Zudem sei darauf verwiesen, dass die Preisbildungsregel nach Ramsey-Boiteux (vgl. Abschnitt II. 3.3.3) in Einzelfällen möglicherweise den Markteintritt weiterer EVU verhindert, welche 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 § 36 Abs. 2 ERegG erfolgt die Verteilung der Kosten über die relative Tragfähigkeit der jeweiligen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente. Würde eine Abweichung des Ramsey-Boiteux-Prinzips innerhalb der Preisbildung zugunsten einzelner Marktsegmente zugelassen, führte diese Reallokation zu einer suboptimalen (nicht wohlfahrtsmaximierenden) Verteilung. 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.

#### **II. 3.3.3.4 Kostendeckung der Marktsegmente des SPFV**

Die Kostenzuordnung und Kostendeckung nach Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 und 5 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. 3.7.1.1) 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 5 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 Personenverkehrsdienste Marktsegmente gebildet werden, müssen diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Personenverkehrsdienste nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken. Das Gleiche gilt für den Güterverkehrsdienst und innerhalb dessen gebildeter Marktsegmente.

Die Regelung 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 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.

## II. 3.4 Marktsegmente und Entgeltbildung im SGV

Die beantragten und genehmigten Entgelte für den SGV sind in Tabelle 6 aufgeführt:

**Tabelle 13 – Beantragte und genehmigte Preise im SGV [€/Trkm]**

| Verkehrsdienst | Segment                 | Antrag | Genehmigung | Delta |
|----------------|-------------------------|--------|-------------|-------|
| SGV            | Lokfahrt                | 1,69   | 1,73        | 2,4%  |
| SGV            | Sehr schwer             | 4,10   | 4,16        | 1,5%  |
| SGV            | Gefahrgutganzzug        | 3,48   | 3,56        | 2,3%  |
| SGV            | Gefahrgutnahverkehrszug | 1,90   | 1,94        | 2,1%  |
| SGV            | Güternahverkehrszug     | 1,69   | 1,73        | 2,4%  |
| SGV            | Standard                | 3,06   | 2,91        | -4,9% |
| 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

Innerhalb der Verkehrsart „Schienengüterverkehr“ haben die Antragstellerinnen die folgenden Segmente abgegrenzt:

- Standard
- Sehr schwer
- Gefahrgutganzzug
- Güternahverkehr
- Gefahrgüternahverkehrszug
- Lokfahrt

Planerische Charakteristika sind

- zeitliche Flexibilität und
- räumliche Flexibilität

Die planerischen Charakteristika sind mit jedem der vorgenannten Segmente außer Lokfahrt kombinierbar.

Betriebliche Charakteristika sind

- Expressverkehre und
- Schnellverkehre

Die betrieblichen Charakteristika sind mit jedem der oben genannten Segmente außer Lokfahrt und Sehr schwer kombinierbar.

Eine weitergehende Aufgliederung des SGV ist angesichts der Homogenität der abgegrenzten Segmente nicht angezeigt. Für den SGV bestehen weder mit Blick auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs noch mit Blick auf die Endkundenbedürfnisse derartige Unterschiede, dass eine weitergehende Subsegmentierung erforderlich bzw. gerechtfertigt wäre. Für jedes vorliegend abgegrenzte Segment ist die Homogenitätsbedingung erfüllt. Denn die derart einem Segment zugeordneten Kunden sind hinsichtlich ihrer Zahlungsbereitschaft sowie ihrer Anforderungen an Dienstleistungsqualität und Pünktlichkeit vergleichbar.

#### **II. 3.4.1.1 Relevante Segmentierungskriterien**

Güterverkehrsmärkte sind nach den für die Güterverkehrsnachfrage wichtigen Charakteristika wie Schnelligkeit, Netzbildungsfähigkeit, Flexibilität, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Preis abzugrenzen. Diesen Systemeigenschaften stehen veränderte Nachfragebedingungen wie Güterstruktur-, Logistik- und Integrationseffekte gegenüber.

Da die generellen Systemeigenschaften von dem Infrastrukturbetreiber nicht direkt beobachtbar sind, wird für Zwecke der Marktsegmentierung auf Hilfskriterien zurückgegriffen, mit denen die Systemeigenschaften, aber auch die Unterschiede mit Blick auf die Wettbewerbsverhältnisse erfasst werden können.

Gestützt auf eine Expertenbefragung im Auftrag der Antragstellerinnen und mit Unterstützung der Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH wurden Hilfskriterien für die Verkehrsmittelwahl aus der Sicht der Verlagerer und Speditionen entwickelt, um Segmente mit unterschiedlicher (inter- und/ intra-modaler) Wettbewerbsintensität voneinander abzugrenzen:

- Zuggewicht
- Wagenzuglänge
- Flexibilität

- Vorleistung
- Gefahrgut
- Trassenlänge
- Priorisierung
- Vorleistung

### Zuggewicht

Innerhalb des Verkehrsdienstes SGV lassen sich anhand des Kriteriums Zuggewicht homogene Segmente abgrenzen.

Für die Segmentierung nutzen die Antragstellerinnen das Zuggewicht als wesentliches Kriterium. Sie begründen ihren Ansatz damit, dass hierdurch Verkehre anhand der durch sie verursachten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs am besten abgegrenzt werden können.

Darüber hinaus kann das Zuggewicht als sachliches Abgrenzungskriterium genutzt werden, um wettbewerbsintensive Segmente von weitgehend monopolisierten Segmenten abzugrenzen. Mit zunehmendem Zuggewicht verringert sich die Gefahr für den Schienengüterverkehr, durch Lkw substituiert zu werden. Insbesondere die schweren Montanzüge können nicht wirtschaftlich durch den Lkw substituiert werden. Als kritischer Grenzwert für die Zuordnung ist ein Zuggewicht von 3.000 t geeignet.

### Wagenzuglänge

Innerhalb des Verkehrsdienstes SGV lassen sich Segmente anhand des Kriteriums Wagenzuglänge abgrenzen.

Das sachliche Abgrenzungskriterium „Wagenzuglänge“ ist geeignet, Einzelwagenverkehre gegenüber dem Ganzzugverkehr sowie gegenüber dem Kombinierten Verkehr abzugrenzen. Als relevanter Schwellenwert für das Kriterium „Wagenzuglänge“ wird eine Länge von 370 Metern zugrunde gelegt. Für dessen Bestimmung wurde von der maximalen Zuglänge von 740 Meter ausgegangen. Bei Betrachtung der einfachsten Form des Systemverkehrs wurde ein Ganzzug betrachtet, der in zwei Hälften geteilt wird. Im Interesse eines effizienten Logistikprozesses und zur Optimierung der Ressourcennutzung wird davon ausgegangen, dass es bei kürzeren Zügen zu Zugumbildungen kommt. Es wird angenommen, dass es sich bei den kürzeren Zügen um Einzelwagenverkehre handelt.

### Trassenlänge

Das Kriterium Trassenlänge gestattet eine Abgrenzung homogener Segmente innerhalb des SGV.

Das Kriterium „Trassenlänge“ ist ein geeignetes Segmentierungskriterium, anhand dessen Zubringer- und Verteiler-Verkehre erfasst werden können. Eben diese Nahverkehre sind nach dem Vortrag der Antragstellerinnen einer hohen Gefahr ausgesetzt, durch Lkw ersetzt zu werden. Als Schwellenwert für das Abgrenzungskriterium „Trassenlänge“ legen die Antragstellerinnen eine Entfernung von 75 km zugrunde. Hierbei handelt es sich um die kürzeste Entfernung zur nächsten übergeordneten Anlage im Netz der Antragstellerin. Typischerweise handelt es sich bei diesen übergeordneten Netzknoten um Umschlagterminals und andere Einrichtungen zur Zugumbildung, welche stets im Umkreis von 75 km liegen.



### Flexibilität

Innerhalb des Verkehrsdienstes SGV sind unter Qualitätsgesichtspunkten in räumlicher und zeitlicher Hinsicht Abgrenzungen vorzunehmen. Ausgehend davon können Segmente mit geringeren sowie mit höheren Anforderungen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber den Anforderungen im Segment „Standardzug“ abgegrenzt werden. Mit dieser auf Qualitätsaspekten abstellenden Marktsegmentierung wird dem Umstand einer geänderten Zahlungsbereitschaft auf Seiten der EVU Rechnung getragen.

Mit dem sachlichen Kriterium Flexibilität lassen sich nach Vortrag der Antragstellerinnen Trassenangebote mit unterschiedlichen Nutzungsanforderungen an die räumliche und zeitliche Flexibilität abgrenzen. Um den unterschiedlichen Anforderungen an die zeitliche Passgenauigkeit des Fahrplans Rechnung zu tragen, lassen sich, wie die Antragstellerinnen im Entgeltantrag ausführen, Verkehre mit geringeren und höheren Anforderungen an den zeitlichen bzw. räumlichen Zuglauf abgrenzen. Die Antragstellerinnen stellen auf den Aufwand für die Fahrplanerstellung ab. Je höher die Passgenauigkeit (Unterschied der zeitlichen Lagen zwischen Bestellung und Angebot) desto anspruchsvoller sind die Restriktionen bei der Fahrplanerstellung und desto höher der Aufwand. Diese beziehen sich dabei auf den Anfangs- und Endpunkt einer Verkehrsverbindung sowie auf alle Zwischenhalte. Die Ausprägung „geringe Flexibilität“ ist gekennzeichnet durch eine Toleranz von +/- 30 Minuten. Bei der Ausprägung mit hoher Flexibilität wird eine Toleranz von +/- 120 Minuten zugrunde gelegt.

### Priorisierung

Die Antragstellerinnen grenzen im Bereich des SGV mit Blick auf die Dienstleistungsqualität eigenständige Marktsegmente ab. Dieses Segmentierungskriterium gestattet die Abgrenzung von Express-Segmenten gegenüber den Nicht-Express-Segmenten.

Zur Abgrenzung von Güterzügen mit hohen Anforderungen an die Dienstleistungsqualität wird auf das Segmentierungskriterium der Priorisierung abgestellt. Durch dieses Kriterium werden solche Güterzugtrassen einbezogen, an deren betrieblichen Abwicklung bei Fahrplanabweichungen besondere Bedürfnisse hinsichtlich der Wiederherstellung der Betriebsqualität gestellt werden.

### Gefahrgut

Mit dem sachlichen Abgrenzungskriterium „Gefahrgut“ lassen sich Gefahrgutganzzüge vom übrigen Güterverkehr abgrenzen. Hierbei wird zwischen den Ausprägungen „Gefahrguttransporte“ und „Nicht-Gefahrguttransporte“ unterschieden. Für die Einordnung als Gefahrguttransport wird auf die Definition nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB, Anlage 1 zu § 35) zurückgegriffen. Ausgehend davon werden als Gefahrgutganzzüge solche Güterzüge eingestuft, welche nach der Verordnung Gefahrgüter transportieren.

### Vorleistung

Mit dem sachlichen Abgrenzungskriterium „Vorleistung“ lassen sich Vorleistungsprodukte vom übrigen Güterverkehr abgrenzen. Lokfahrten sind als Vorleistungsprozess in einem mehrstufigen Produktionsprozess zu verstehen. Ökonomisch ist es sinnvoll, diese Vorleistungsprodukte nicht teurer zu bepreisen als die Endprodukte bzw. Lastfahrten (Vermeidung „Double Marginalization“). Lokfahrten im SGV werden daher analog zum SPV als eigenes Marktsegment gesehen, da sich Lokfahrten in vielen Fällen nicht einem (Endkunden-) Marktsegment zuordnen lassen. Dies gilt jedoch nicht für Leerfahrten, da diese Abgrenzung im

SGV nicht verifizierbar ist. Anders als im SPV ist somit keine separate Bepreisung von Leerfahrten vorgesehen.

### **II. 3.4.1.2 Übersicht der Marktsegmente**

Im Hinblick auf die preisrelevanten SGV-Segmente haben die Antragstellerinnen die nachfolgende Aufteilung vorgenommen:

- Standard
- Sehr schwer
- Gefahrgutganzzug
- Güternahverkehr
- Gefahrgutgüternahverkehrszug
- Lokfahrten

Für jedes der oben genannten Segmente im SGV außer der Lokfahrt lassen sich Subsegmente ableiten, die den unterschiedlichen planerischen oder betrieblichen Charakteristika bezüglich der räumlichen und zeitlichen Flexibilität Rechnung tragen. Dementsprechend können die Segmente unterteilt werden in Standard-Subsegmente ohne Flexibilitätsanforderungen und in die Subsegmente Z-Flex bzw. R-Flex.

Die planerischen Charakteristika Z-Flex und R-Flex sind mit den oben genannten Segmenten kombinierbar. Die betrieblichen Charakteristika Express und Schnell sind ebenfalls mit den oben genannten Segmenten außer den Segmenten Lokfahrt und Sehr schwer kombinierbar.

Eine weitergehende Segmentierung unter Einbeziehung regionaler und geographischer Gesichtspunkte ist nach Ansicht der Antragstellerinnen nicht angezeigt. Mit Hilfe der o. g. Segmentierungslogik lassen sich die wesentlichen Unterschiede in der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der Zahlungsbereitschaften adäquat erfassen. Diesbezüglich teilt die Beschlusskammer die Ansicht der Antragstellerin. In Übereinstimmung mit den Antragstellerinnen sieht auch die Beschlusskammer die Notwendigkeit einer auf Qualitätsaspekten basierenden Marktsegmentierung. Denn die abweichenden Anforderungen an die Dienstleistungsqualität wirken sich auch auf die Zahlungsbereitschaft aus. Da die Anforderungen gegenüber den Standardleistungen abgesenkt werden, werden von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen Preiszugeständnisse erwartet. Es ist daher zutreffenderweise von einer geringeren Tragfähigkeit auszugehen.

#### Z-Flex

Gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen hat der Zugangsberechtigte die Wahlmöglichkeit der zeitlichen Flexibilität durch den Zusatz Z-Flex.

Die Antragstellerinnen führen aus, dass bei einem Marktsegment mit dem Zusatz Z-Flex eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 120 Minuten in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jedem kundenbestellten Haltezeitpunkt besteht. Grundsätzlich stünde die Kombination der Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex nur bei Anmeldung zum Netzfahrplan zur Verfügung.

#### R-Flex

In Marktsegmenten mit dem Zusatz R-Flex wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 +/- 120 Mi-

nuten in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt. Weiterhin ist eine Flexibilität in Bezug auf den Laufweg gegeben. Die Antragstellerinnen bieten mit dem Zusatz R-Flex die Möglichkeit an, im Hinblick auf sämtliche Laufwege bei Beibehaltung des Start- und Zielorts frei entscheiden zu können. Unter bestimmten betrieblichen Voraussetzungen liegt die Möglichkeit der R-Flex - Kombination nicht vor. Grundsätzlich ist die Kombination der Marktsegmente mit dem Zusatz R-Flex nur bei Anmeldung zum Netzfahrplan verfügbar.

### Sehr schwer

Innerhalb des SGV lässt sich ein Segment „Sehr schwer“ abgrenzen.

Nach dem Segmentierungsansatz der Antragstellerinnen werden Züge mit einem Wagenzuggewicht von über 3000 Tonnen als ein selbständiges Marktsegment innerhalb des SGV abgegrenzt. Das Abgrenzungskriterium spielt sowohl für Bestimmung und Herleitung der uKZ als auch für die Abgrenzung homogener Marktsegmente eine Rolle.

Mit Blick auf die Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes stellt das Zuggewicht einen wesentlichen Kostentreiber dar. Außerdem ermöglicht dieses Kriterium die Abgrenzung von Montanzügen gegenüber anderen Transporten.

### Gefahrgutganzzug

Innerhalb des SGV lassen sich bei Heranziehung der oben genannten Segmentierungskriterien, insbesondere mit Blick auf die beförderten Güter, die Segmente Gefahrgutganzzug und Gefahrgüternahmeverkehrszug gegenüber konventionellen Transporten abgrenzen.

Die Antragstellerinnen grenzen ein eigenständiges Segment „Gefahrgutganzzug“ ab. Dadurch lässt sich ein direkter Endkundenbezug herstellen. Die Ausprägung der Ladungsarten bei Gefahrguttransporten bestimmt sich anhand der Anlage 1 zu § 35 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). Das Marktsegment Gefahrgutganzzug entspricht dem zu prüfenden Begriffspaar 1 b) der Anlage 7 zum ERegG. Im Übrigen werden nur Züge mit 100 Prozent Gefahrgutanteil dem Marktsegment zugeordnet. Damit wird der Homogenitätsanforderung Rechnung getragen.

### Güternahmeverkehr

Im Bereich des SGV lässt sich anhand der Kriterien Trassen- und Zuglänge das Segment Güternahverkehr abgrenzen.

Die Antragstellerinnen ordnen dem Marktsegment Güternahverkehr Züge mit einer Zuglänge von maximal 370 Metern und einer einzelnen Trassenlänge von 75 km zu. Weiterhin ist das Zuggewicht auf 3000 Tonnen gedeckelt. Der Hauptanwendungsfall des Segments Güternahverkehr bezieht sich auf Einzelwagenverkehre. Bei der weitgehend homogenen Segmentierung wird das Begriffspaar 1 f) der Anlage 7 ERegG einbezogen. Das separate Marktsegment Güternahverkehr im Schienengüterverkehr stellt eine notwendige Differenzierung im beantragten Segmentportfolio dar.

### Gefahrgutgüternahmeverkehrszug

Als Subsegment des Gefahrgutganzzuges gilt der Gefahrgutgüternahmeverkehrszug, der alle Trassennutzungen umfasst, 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 SNB 2019 6.2.1.4.2) transportiert werden. Der Bedarf dieses Segmentes begründet sich im stärker ausgeprägten intermodalen Wettbewerb im Nahbereich, da im Bereich des Zubringerverkehrs ein hoher Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr herrscht.

### Standardzug

Bei Zugrundelegung der o. g. Segmentierungskriterien lässt sich ein selbständiges Segment Standardzug abgrenzen. Diesem Segment werden Güterzüge mit einem Zuggewicht bis zu 3000 Tonnen und mit einer Trassenlänge von mehr als 75 km zugeordnet. Es umfasst keine Gefahrgutzüge.

Das Segment „Standardzug“ stellt ein Auffangsegment dar. Es werden Züge erfasst, die nicht auf Basis von den vorher beschriebenen Marktsegmenten kategorisiert werden können. Weiterhin sind auch KV-Verkehre von dem Segment Standardzug erfasst, da eine trennscharfe Abgrenzung nicht möglich ist.

### Lokfahrt

Bei Zugrundelegung des o. g. Kriteriums der Vorleistung lässt sich ein selbständiges Segment für Lokfahrten abgrenzen. 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.

### **II. 3.4.1.3 Gefahrgutzüge**

Die Beschlusskammer genehmigt die Segmentierung von Gefahrgutzügen unter der Maßgabe, dass in Ziffern „6.2.1.4.2. Gefahrgutzug“ und „6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahmeverkehrszug“ 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. Gefahrgutzug**

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

#### **SNB Ziffer 6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahmeverkehrszug**

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahmeverkehrszug umfasst alle Trassennutzungen bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge 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. Gefahrgutganzzug**

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

#### **6.2.1.4.3.1. Gefahrgutgüternahverkehrszug**

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

Die SNB Ziffern 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. wurden im Genehmigungsantrag im Vergleich zum TPS 2018 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.

Die Antragstellerinnen haben in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 26.10.2017 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 fünften Anhörungsschreiben vom 15.11.2017 betonen die Antragstellerinnen erneut das Risiko des Missbrauchs, welches sogar in den Medien (DVZ-Brief vom 18.05.2017) publiziert worden sei. 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.

Mit Schreiben vom 20.10.2017 und 27.10.2017 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die in den SNB 2019 neue aufgenommene Formulierung 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 oder offenen Güterwagen. 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. Ersatzweise würde der VDV vorschlagen, die Anzahl oder

den prozentualen Anteil von mitfahrenden Leerwagen in einem Gefahrgutganzzug zu begrenzen. Die Stellungnahme der Hinzugezogenen zu 7 vom 27.10.2017 sieht keine Gefahr des Missbrauchs der bisherigen Regelung, da sich der betriebliche Mehraufwand für das EVU nicht rechnen würde und mit enormem logistischem Mehraufwand verbunden sei.

Nach Abwägung der Stellungnahmen weist die Beschlusskammer die Änderung der Ziffern 6.2.1.4.2. und 6.2.1.4.3.1. der SNB zurück, 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. Die Stellungnahme des VDV begründet fundiert, dass durch die geplanten Änderungen sichere Mehrkosten für die EVU auftreten, die nicht über einen Bedarf der Endkunden gedeckt werden können. Die Stellungnahme der Hinzugezogenen 7 zeigt zudem, dass es für die EVU in der Regel nicht wirtschaftlich sinnvoll wäre, einen Leerwagen nur auf Grund der Trassenpreisreduktion mitzuführen. Die Antragstellerinnen vermögen hingegen das von ihr behauptete Missbrauchspotenzial nicht substantiiert zu erläutern. Es bleibt bei einem vagen Verdacht, was auch daran liegt, dass die Regelungen des TPS 2018 derzeit noch nicht 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.

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 2017/2018 Fehlanreize aus der geltenden Regelung nachweisen lassen. Eine Anpassung der diesbezüglichen Regelung bereits ohne entsprechende Erfahrungen scheint – auch mit Blick auf die damit verbundenen Nachteile (vgl. Ausführungen des VDV) – nicht geboten, sondern vielmehr nicht angemessen.

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

| Verkehrsdienst | Segment                 | Antrag | Genehmigung | Delta |
|----------------|-------------------------|--------|-------------|-------|
| SGV            | Lokfahrt                | 0,668  | 0,668       | 0,0%  |
| SGV            | Sehr schwer             | 2,414  | 2,414       | 0,0%  |
| SGV            | Gefahrgutganzzug        | 1,378  | 1,378       | 0,0%  |
| SGV            | Gefahrgutnahverkehrszug | 0,859  | 0,859       | 0,0%  |
| SGV            | Güternahverkehrszug     | 0,859  | 0,859       | 0,0%  |
| SGV            | Standard                | 1,378  | 1,378       | 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 Zugbetriebs auf. Züge in diesem Segment verursachen beispielsweise höhere verschleißbedingte Abschreibungen als leichtere Güterzüge in den anderen Segmenten. Für den Verkehrsdienst Güterverkehr werden segmentspezifisch folgende einheitliche Grenzkosten zugrunde gelegt:

- SGV Standard
- SGV Nahverkehr
- SGV > 3000 t
- Lok- / Leerfahrt

Auch im SGV werden die unmittelbaren Kosten für die Netzfahrplanperiode 2019 rollierend als Durchschnitt über die drei Wirtschaftsjahre 2014, 2015 und 2016 ermittelt. Insbesondere für den Bereich der Abschreibungen haben sich für den SGV für das Jahr 2016 deutlich erhöhte Kosten gegenüber den Jahren 2014 und 2015 ergeben. Die Gesamterhöhungen ergeben sich wie folgt (vgl. Tabelle 15).

**Tabelle 15 – UKZ im SGV TPS 2018 zu Antrag TPS 2019 [€/Trkm]**

| <b>Verkehrsdienst</b> | <b>Segment</b>          | <b>TPS 2018</b> | <b>Antrag TPS 2019</b> | <b>Delta</b> |
|-----------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|--------------|
| SGV                   | Lokfahrt                | 0,627           | 0,668                  | 6,5%         |
| SGV                   | Sehr schwer             | 2,337           | 2,414                  | 3,3%         |
| SGV                   | Gefahrgutganzzug        | 1,315           | 1,378                  | 4,8%         |
| SGV                   | Gefahrgutnahverkehrszug | 0,818           | 0,859                  | 5,0%         |
| SGV                   | Güternahverkehrszug     | 0,818           | 0,859                  | 5,0%         |
| SGV                   | Standard                | 1,315           | 1,378                  | 4,8%         |

Mit Stellungnahme vom 16.10.2017 führten die Antragstellerinnen ebenfalls für den SGV aus, dass die Erhöhungsbeträge der uKZ durch insbesondere erhöhte verschleißbedingte Abschreibungen aufgrund einer verstärkten Investitionstätigkeit der Antragstellerinnen im Wirtschaftsjahr 2016 zurückzuführen seien.

Mit Schreiben vom 20.10.2017 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Steigerungsraten bei den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs hinterfragt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr sei eine dezidierte Prüfung der segmentbezogenen Kostenblöcke erforderlich.

Die unterschiedlichen Kostentreiber und deren Allokation für die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs sind für den Genehmigungszeitraum dem Grunde und der Höhe nach zu akzeptieren. Die Prüfungshandlungen zu den Steigerungsraten der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für das Wirtschaftsjahr 2016 konnten auf der Basis der vorgelegten Unterlagen adäquat durchgeführt werden.

### **II. 3.4.3 Vollkostenaufschläge zur Fixkostendeckung im SGV**

Die Vollkostenaufschläge im SGV werden abweichend vom Genehmigungsantrag der Antragstellerinnen wie in Tabelle 16 festgesetzt.

**Tabelle 16 – Vollkostenaufschläge im SGV [€/Trkm]**

| Verkehrsdienst | Segment                     | Antrag | Genehmigung | Delta |
|----------------|-----------------------------|--------|-------------|-------|
| SGV            | Lokfahrt                    | 1,022  | 1,062       | 3,9%  |
| SGV            | Sehr schwer                 | 1,686  | 1,746       | 3,6%  |
| SGV            | Gefahrgutganzzug            | 2,102  | 2,182       | 3,8%  |
| SGV            | Gefahrgüternahmeverkehrszug | 1,041  | 1,081       | 3,8%  |
| SGV            | Güternahmeverkehr           | 0,831  | 0,871       | 4,8%  |
| SGV            | Standard                    | 1,682  | 1,532       | -8,9% |

Ursächlich für die abweichenden Vollkostenaufschläge sind eine durch die Beschlusskammer abweichend festgesetzte Endkundenelastizität im Bereich des Segments SGV Standard (vgl. Abschnitt II. 3.4.3.1), eine abweichende Festsetzung bzgl. der anzusetzenden Leerfahrtenquote bzw. mittleren Zugbesetzung im Segment SPFV Charter / Nostalgie (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.1), sowie eine abweichende Festsetzung bzgl. Yield und Zugbesetzung des Segments SPFV Punkt-zu-Punkt (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.2).

#### **II. 3.4.3.1 Vollkostenaufschlag im Segment Standard**

Für den Genehmigungszeitraum 2019 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 1,532 EUR ermittelt worden.

Das Segment Standard ist ein Residualsegment und in seiner Zusammensetzung heterogen. Eine Abgrenzung dieses Marktsegments erfolgt über den Ausschluss der Abgrenzungskriterien der weiteren Segmente im Schienengüterverkehr. Die Antragstellerinnen haben im Genehmigungszeitraum 2018 eine durchschnittliche Endkundenelastizität in Höhe von (-1,32) für das Segment Standard im Schienengüterverkehr ermittelt. Im Verfahren zum TPS 2018 ist von der vorgezeichneten Methode der Antragstellerinnen bei der Ermittlung der Tragfähigkeit anhand von Endkundenelastizitäten eine abweichende Festlegung getroffen worden, weil die Beschlusskammer den von den Antragstellerinnen ermittelten Wert für das Marktsegment Standard-Güterzug nicht nachvollziehen konnte. Gegen den Beschluss zum TPS 2018 wurden u.a. bezüglich der Ermittlung des Endkundenelastizitätswerts Rechtsmittel von den Antragstellerinnen eingelegt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die Hinzugezogenen zu 2, 7, 10 und 14 äußern in ihren Stellungnahmen für das TPS 2019 Zweifel an der adäquaten Bestimmung der Tragfähigkeit durch die Antragstellerinnen. Die Steigerungsrate der Entgelte vom TPS 2018 zum TPS 2019 entspräche nicht der erwarteten Preissteigerungsrate. Die Tragfähigkeit des Segments Standard sei durch die Antragstellerinnen überschätzt worden. Das gegenüber dem Vorjahr um 8 Prozent erhöhte beantragte Entgelt überschreite die relative Tragfähigkeit in dem betreffenden Segment. Mit Stellungnahme vom 20.10.2017 hat der VDV ebenfalls ausgeführt, dass die Markttragfähigkeit für das SGV-Segment Standard überschätzt werde. Die Erhöhung von 8 Prozent sei gegenüber der Beschlussfassung der Beschlusskammer im TPS 2018 zu hoch angesetzt worden.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Elastizität im Segment Standard 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 im Verfahren zum TPS 2018). Die Beschlusskammer hat deswegen – wie bereits im vorangegangenen Genehmigungsverfahren zum TPS 2018 – insbesondere untersucht und hinterfragt, ob die



Güterstruktur des heterogenen Standardsegments adäquat berücksichtigt wurde. Die Prüfungshandlungen umfassen unter anderem die Fragestellung, ob die zugrundeliegende Stichprobenstruktur der Antragstellerinnen der tatsächlichen Güterstruktur im Segment Standard entspricht.

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

Die Antragstellerinnen hatten bezüglich des Ansatzes im TPS 2018 Verfahren in der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 26.10.2017 und in der Antwort auf die vierte Anhörung vom 08.11.2017 Kritik an der Ermittlung der durchschnittlichen Endkundenelastizität durch die Beschlusskammer geäußert, insbesondere bezüglich der Auswahl der berücksichtigten Gutarten, der gleichgewichtigen Berücksichtigung der Einzelelastizitätswerte im kombinierten und konventionellen Verkehr und die Gewichtungsbestimmung auf Grundlage des Transportaufkommens (t) anstatt der Transportleistung (tkm). Die Beschlusskammer hat diese Kritikpunkte der Antragstellerinnen berücksichtigt.

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

- Intransparente und unzureichende Herleitung durch die Antragstellerin
- 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 2019 eine durchschnittliche Endkundenelastizität für das Marktsegment Standard im Schienengüterverkehr von (-1,32) durch die Antragstellerinnen unterstellt. Ebenso wie im Vorverfahren können die Antragsunterlagen bezüglich der Dokumentation zur Herleitung der Elastizitätswerte für das SGV-Segment Standard mangels Transparenz nicht zur 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 03.11.2017 und im fünften Anhörungsschreiben vom 10.11.2017 keine nachprüfbaren Unterlagen zur Gutartenstruktur im Segment Standard geliefert. 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 fünften 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 Ausführungen der Antragstellerinnen aus dem vierten Anhörungsschreiben vom 27.10.2017 S.2 und 3 in der folgenden Aussage:

*„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.“*

Hinzu kommt die Feststellung aus dem fünften Anhörungsschreiben 10.11.2017, dass die Informationen zur Güterstruktur nicht in den Antragsunterlagen enthalten seien und das die Zurverfügungstellung einer detaillierten Analyse durch den Gutachter Trimode Transport Solutions (vormals: Beratergruppe Verkehr und Umwelt – BVU) „mit erheblichem zeitlichen Aufwand verbunden“ sei. Aus dieser Formulierung wird deutlich, dass für die Antragsstellung eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Aspekt der Güterstruktur unterblieben ist.

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

Der aggregierte Ansatz der Antragstellerinnen ist für die Elastizitätsberechnung nicht geeignet, da es sich um ein sehr heterogenes Segment des Schienengüterverkehrs handelt. Denn die Nachfrage von Verladern nach Transportleistungen von Gütern innerhalb des Segments differiert erheblich. Ausweislich der Auswertung der BVU Studie (2014a)<sup>19</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>20</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 ste-

---

<sup>19</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, TNS Infratest GmbH (2014a): Entwicklung eines Modells zur Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 110 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

<sup>20</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (2015): Modellgestützte Ermittlung von Preisnachfrageelastizitäten für ausgesuchte Segmente im Güterverkehr Schlussbericht 13. Februar 2015

henden Informationen aus dem Gutachten von BVU (2014a)<sup>21</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 vereinfachten als auch für den differenzierten Berechnungsansatz hat die Beschlusskammer anstelle des aus der Studie BVU (2015) hervorgehenden aggregierten Wertes daher die disaggregierten Daten mit einer Aufteilung nach Gütergruppen aus der Studie BVU (2014a)<sup>22</sup> zugrunde gelegt. Primär geht es um die Validität und die passgenaue Abbildung der Güterstruktur im Zeitraum der Datenerhebung.

**Tabelle 17 – Modellsegmente Studie BVU (2014a)**

| <b>Nr.</b> | <b>Modellsegmente – Gutarten</b>                            | <b>Stichprobe</b> |
|------------|---|-------------------|
| 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 vereinfachten Ansatz aus dem vorangegangenen Genehmigungszeitraum folgende Gruppen als Modellsegmente (Gutarten) herangezogen:

---

<sup>21</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, TNS Infratest GmbH (2014a): Entwicklung eines Modells zur Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 110 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

<sup>22</sup> Ebenda S. 110 Tabelle 6-5 Direkte Elastizitäten.

**Tabelle 18 – Initialer Ermittlungsansatz Endkundenelastizität Standard SGV - TPS 2018**

| Segment                         | Quelle | KV marit. | KV kont. | Steine <sup>23</sup> | Metall | Maschine | Sonstige |        |
|---------------------------------|--------|-----------|----------|----------------------|--------|----------|----------|--------|
| Endkundenelastizität            | A      | BVU 14a   | -1,393   | -1,301               | -2,770 | -1,592   | -1,513   | -1,550 |
| Marktanteil Bahn (BVU2014) [%]  | B      | BVU 14a   | 27%      | 25%                  | 5%     | 5%       | 1%       | 3%     |
| Adjustierungsfaktor             | C      | [ 1 – B ] | 0,730    | 0,750                | 0,950  | 0,950    | 0,990    | 0,970  |
| Relative Mengenänderung         | D      | [ A / C ] | -1,908   | -1,735               | -2,916 | -1,676   | -1,528   | -1,598 |
| Marktanteil Bahn (BVU 2015) [%] | E      | BVU 15    | 16,5%    | 16,5%                | 15,9%  | 15,9%    | 15,9%    | 15,9%  |
| Adjustierungsfaktor             | F      | [ 1 – E ] | 0,835    | 0,835                | 0,841  | 0,841    | 0,841    | 0,841  |
| Endkundenelastizität adjustiert | G      | [ D * F ] | -1,593   | -1,448               | -2,452 | -1,409   | -1,285   | -1,344 |
| Mittelwert                      | H      |           | -1,521   |                      | -1,623 |          |          |        |
| Mengengewichtet Nicht KV        | I      | 75%       | -1,217   |                      |        |          |          |        |
| Mengengewichtet KV              | J      | 25%       | -0,380   |                      |        |          |          |        |
| Endkundenelastizität            | K      | [ I + J ] | -1,597   |                      |        |          |          |        |
| Sicherheitszuschlag             | L      |           | 0,097    |                      |        |          |          |        |
| Ergebnis Elastizität            | M      |           | -1,500   |                      |        |          |          |        |

Im Verfahren zum TPS 2018 wurde mithilfe der in der Studie BVU (2014a) aufgeführten Elastizitätswerte ein durchschnittlicher Endkundenelastizitätswert von (-1,5) für das Marktsegment Standard-Güterzug ermittelt. Hierbei werden alle Segmente einbezogen, die sich eindeutig dem Marktsegment Standard im Schienengüterverkehr zuordnen lassen. Aus Vereinfachungsgründen hat die Beschlusskammer zunächst eine Gleichgewichtung der Modellsegmente im konventionellen Verkehr unterstellt. Die Beschlusskammer hat zunächst die Gewichtung zwischen kombiniertem Verkehr (25 Prozent) und Nicht-kombinierten Verkehr (75 Prozent) anhand der TCI Studie<sup>24</sup> über das Güterverkehrsaufkommen bestimmt.

### II. 3.4.3.1.3 Differenzierter Ansatz Elastizitätsermittlung Beschlusskammer

Die von den Antragstellerinnen vorgebrachten Kritikpunkte am initialen Ansatz (insb. Gewichtung auf Basis Verkehrsaufkommen statt Verkehrsleistung, fehlende Transparenz der Berechnung, Auswahl der Gutartensegmente, Gleichgewichtung der Segmente im konventionellen Verkehr) wurden in einem differenzierten Berechnungsansatz adressiert und im Verhältnis zur Beschlussfassung aus der vorangegangenen Entgeltgenehmigung durch die Beschlusskammer validiert. Im Ergebnis entspricht das Resultat des differenzierten Ansatzes der initialen Ermittlung.

Zur Herleitung der Elastizität ist eine disaggregierte Analyse der Gutarten (Güterstruktur) und deren zeitlicher Entwicklung (Güterstruktureffekt) geboten. Der Güterstruktureffekt beschreibt die Veränderung der Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens im Entwicklungsprozess der Volkswirtschaften. Dabei findet die Umwandlung der Produktionsstruktur von Massengütern in hochwertige Stückgüter statt. Als Folge dieser Entwicklung ist im Zeitablauf ein höherer Anteil von hochwertigen Industriegütern zu erwarten. Der empirisch zu beobachtende Güterstruktureffekt wirkt sich sowohl auf die Zusammensetzung der Gutarten als auch auf das Produktionssystem aus. Letzteres beeinflusst das Verhältnis vom kombinierten und konventionellen Verkehr. Bedingt durch die zunehmende Standardisierung in der Verkehrslogis-

<sup>23</sup> Steine, Erden

<sup>24</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).

tik in Verbindung mit der verstärkten Nutzung normierter Ladeeinheiten nimmt der kombinierte Verkehr an Bedeutung zu. Dies lässt sich anhand der Vergangenheit für den Zeitraum von 2011 – 2016 durch die Übersichten des Statistischen Bundesamtes nachvollziehen.<sup>25</sup> In Zukunft wird sich dieser Trend ausweislich der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 (im Folgenden: Verkehrsverflechtungsprognose, BVU (2014b)) noch verstärken.<sup>26</sup> Neben der Beurteilung der Repräsentativität der Stichprobe (der Antragstellerin) für den Status quo der Antragsstellung sind deshalb auch prospektive Entwicklungen Grundlage der Beurteilung der Güterstruktur und der Elastizität geworden.

In Übereinstimmung mit den Antragstellerinnen (vgl. Schreiben der Antragstellerinnen vom 08.11.2017) sieht auch die Beschlusskammer, dass die Modellsegmente in der BVU Studie (2014a) nicht deckungsgleich sind mit den Güterarten (NST 2007) des statistischen Bundesamtes. Die Daten der BVU Studie (2014a) sind den NST Daten für die vorliegenden Zwecke vorzuziehen, da die Modellsegmente nicht nur nach Gutarten, sondern auch nach dem Produktionssystem differenzieren sind. In der BVU Studie (2014a) wird insbesondere nach kombiniertem und konventionellem Verkehr unterteilt. Mit Blick auf den kombinierten Verkehr wird in KV maritim und KV kontinental unterschieden. Für den konventionellen Verkehr erfolgt die Unterscheidung nach den Gutarten.

Die Antragstellerinnen führen bezugnehmend auf die BVU Studie (2014a) vertiefend aus, dass bei der Herleitung der Endkundenelastizität durch die Beschlusskammer über die Modellsegmente (1-10) eine Nicht-Berücksichtigung von folgenden Segmenten erfolgt sei:

- Modellsegment 3 - 100t und mehr
- Modellsegment 4 - Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Futtermittel
- Modellsegment 6 - Mineralölerzeugnisse
- Modellsegment 7 - Chemie, Düngermittel

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 Berechnungen ergibt sich ein durchschnittlicher Elastizitätswert von über 1,5.

In Einklang mit den Ausführungen der Antragstellerinnen aus der Antwort auf die vierte Anhörung vom 08.11.2017 hat die Beschlusskammer einen Anteilswert für den kombinierten Verkehr am gesamten Bahnverkehr in Höhe von 40 Prozent angesetzt. Dieser erscheint angemessen mit Blick auf die Verkehrsverflechtungsprognose, welche einen Anteil von 35 Prozent für das Jahr 2010 ausweist und für das Jahr 2030 einen Anteil von 43 Prozent prognostiziert. Durch lineare Interpolation der absoluten Verkehrsmengen für die einzelnen Modellsegmente zwischen 2010 und 2030 (detaillierte Ausführungen s.u. unter „Elastizitätsgewichtung anhand der Güterverkehrsleistung“) errechnet sich der o.g. Anteil von 40 Prozent.

---

<sup>25</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis), Zusammenfassende Übersichten (2017) – Entwicklung des Güterverkehrs der Eisenbahnen, Fachserie 8, Reihe 1.1. Erschienen am 27.10.2017.

<sup>26</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH et al. (2014b), Bundesverkehrswegeplan - Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht vom 11. Juni 2014).

Insoweit die Antragstellerinnen ausführen, dass der Berechnungsansatz der Beschlusskammer eine „verzerrende“ Wirkung auf das Gesamtgefüge im Schienengüterverkehr hätte, verfängt diese Argumentation ebenso wenig wie der Vortrag, dass der Güterstruktureffekt nicht gegeben sei.

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

**Tabelle 19 – Validierung der Endkundenelastizität SGV Standard**

| Segment  | Quelle     | KV marit. | KV kont. | Nahrung | Steine <sup>27</sup> | Metall | Maschine | Sonstige |
|--|------------|-----------|----------|---------|----------------------|--------|----------|----------|
| Endkundenelastizität                           | A BVU 14a  | -1,393    | -1,301   | -2,350  | -2,770               | -1,592 | -1,513   | -1,550   |
| Marktanteil Bahn (BVU 2014) [%]                | B BVU 14a  | 27%       | 25%      | 0%      | 5%                   | 5%     | 1%       | 3%       |
| Adjustierungsfaktor                            | C [1 – B]  | 0,730     | 0,750    | 1,000   | 0,950                | 0,950  | 0,990    | 0,970    |
| Relative Mengenänderung                        | D [A / C]  | -1,908    | -1,735   | -2,350  | -2,916               | -1,676 | -1,528   | -1,598   |
| Marktanteil Bahn (BVU 2015) [%]                | E BVU 15   | 16,5%     | 16,5%    | 15,9%   | 15,9%                | 15,9%  | 15,9%    | 15,9%    |
| Adjustierungsfaktor                            | F [1 – E]  | 0,835     | 0,835    | 0,841   | 0,841                | 0,841  | 0,841    | 0,841    |
| Endkundenelastizität adjustiert                | G [D * F]  | -1,593    | -1,448   | -1,976  | -2,452               | -1,409 | -1,285   | -1,344   |
| Güterverkehrsleistung <sup>28</sup> [Mrd. tkm] | H          | 23,55     | 27,14    | 1,30    | 6,76                 | 15,17  | 5,44     | 14,92    |
| Gewichtung [%]                                 | I [H/ ΣHi] | 25%       | 29%      | 1%      | 7%                   | 16%    | 6%       | 16%      |
| Gew. Elastizitätswerte                         | J [G * I]  | -0,40     | -0,42    | -0,03   | -0,18                | -0,23  | -0,07    | -0,21    |
| Ergebnis Elastizität                           | K [Σ Ji]   | -1,532    |          |         |                      |        |          |          |

#### *Auswahl der Gutartensegmente*

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

In einem ersten Schritt wurden die Endkundenelastizitäten und die korrespondierenden Marktanteile ausweislich der Tabelle 6-5 der BVU Studie (2014a) als Eingangsgröße für die Berechnung der durchschnittlichen Endkundenelastizitäten einbezogen (Tabelle 19, 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 vereinfachten Berechnungsansatz aufgrund des geringen Marktanteils unberücksichtigt, wird aber vorliegend im differenzierten Berechnungsmodell einbezogen.

<sup>27</sup> Steine und Erden

<sup>28</sup> Vgl. Tabelle 22

Insgesamt sind durch den differenzieren Berechnungsansatz 74 Prozent 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. Gefahrgutganzzug, 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>29</sup> ein insgesamt noch höherer Endkundenelastizitätswert ergeben.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Modellsegmente der BVU Studie (2014a) den Segmenten des Schienengüterverkehrs der Antragstellerinnen wie folgt zugeordnet:

**Tabelle 20 – 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            |

*Relative Mengenänderung ohne Marktanteil (Tabelle 19,  $D = A/C$ )*

Im Hinblick darauf, dass die Elastizitätswerte ausweislich BVU Studie (2014a) erheblich von der BVU Studie (2015) der Antragstellerinnen abweichen, musste aus Gründen der Vergleichbarkeit eine Anpassung vorgenommen werden. In der BVU Studie (2014a) wird der Marktanteil für den kombinierten Verkehr differenziert in maritimen KV und kontinentalen KV

<sup>29</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)

ausgewiesen. In der BVU Studie (2015) wird der Marktanteil von 16,5 Prozent pauschal für den kombinierten Verkehr unterstellt. Für den konventionellen Verkehr differieren die Marktanteile in der BVU Studie (2014a) zwischen 24 Prozent und unter 1 Prozent. In der BVU Studie (2015) wird der Marktanteil pauschal von 15,9 Prozent 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 (2014a) (B) bereinigt. Somit ergeben sich normierte Endkundenelastizitäten (D), losgelöst von dem Marktanteil der BVU Studie (2014a) für die einzelnen Gutarten.

#### *Einbezug des Marktanteils aus der BVU Studie 2015 (Tabelle 19, E, G)*

Diese 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 19, 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>30</sup> des Bundesverkehrswegeplans 2030 zugrunde gelegt worden. Hierbei wurde die Entwicklung von 2010 bis 2030 betrachtet und linear auf den Genehmigungszeitraum 2019 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 20. Die Beschlusskammer hat für das Genehmigungsjahr 2019 die Gewichtung anhand der Güterverkehrsleistung ermittelt. Zur Herleitung wurden primär folgende Daten aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zugrunde gelegt (*Tabelle 21*):

---

<sup>30</sup> Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH et al. (2014b), Bundesverkehrswegeplan - Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht vom 11. Juni 2014).



**Tabelle 21 – 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. Für die Disaggregation der transportleistungsbezogenen KV-Anteile wurde die Struktur der aufkommensbezogenen KV-Anteile aus Tabelle 5-2 der Verflechtungsprognose unterstellt.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung (tkm) in Summe und nach Gutarten ergibt sich aus Tabelle 5-12 Prognose Verkehrsleistung 2010-2030 (Interpolation bis 2019). Die Summe des Kombinierten Verkehrs ergibt sich aus Tab 5-10, die Anteile des KV in den Gutarten ergeben sich aus Tab. 5-2 und werden in analoger Struktur auf die Verkehrsleistungen übertragen. Die Wachstumsraten des KV (als Teilmengen der gutartsspezifischen Zuordnung) werden einheitlich mit der Wachstumsrate des KV aus 5-10 bis 2019 interpoliert.

Unter der komplexitätsreduzierenden Annahme eines linearen Zusammenhangs innerhalb der Entwicklung des Betrachtungszeitraums 2010-2030 wurden somit mittels linearer Interpolation die Verkehrsleistungen für das Genehmigungsjahr 2019 ermittelt<sup>31</sup>. Das Ergebnis der Ermittlung der Transportleistung in den relevanten Segmenten ist in Tabelle 22 dargestellt. Der Anteil des kombinierten Verkehrs an der Gesamttransportleistung im Schienengüterverkehr beläuft sich auf 40 Prozent. Dies entspricht auch der Einschätzung der Antragstellerin, die im Schreiben vom 03.11.2017 eine „Gewichtung von ca. 40 Prozent“ für sachlich korrekt hält. Der Anteil der Transportleistung, welche dem Segment Standard zugeordnet wird, beläuft sich auf 74 Prozent.

---

<sup>31</sup> Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (2014b) überschätzt nach aktuellem Stand die Transportleistung im Schienengüterverkehr (Interpolation bis 2016: 121 Mrd. tkm) um rund 4 Prozent 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 Prozent 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.

**Tabelle 22 – Zuordnung Transportleistung Segment Standard [Mrd. tkm]**

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

Die relevanten Ergebnisse aus Tabelle 22 gehen als Güterverkehrsleistung in Tabelle 19 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 19 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).

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 Gewichtunggrundlage (Zeilen H und I der Tabelle 19), so ergibt sich bei ansonsten analogem Ansatz eine Endkundenelastizität von (-1,57). Wählt man statt der durch die Antragstellerinnen genutzten Marktanteile (Zeile E der Tabelle 19) die in der Studie BVU 2014a aufgeführten Marktanteile (Zeile B der Tabelle 19; im Ergebnis als 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) bestätigt sich demnach auch in diesen Sensitivitätsrechnungen.

Durch die Ermittlung der durchschnittlichen Endkundenelastizität von (-1,5) kommt es zu einer Preissteigerung von 2,8 Prozent anstelle der angeführten Erhöhung von 8,1 Prozent. Das genehmigte Entgelt aus dem TPS 2018 in Höhe von 2,83 EUR erhöht sich auf ein genehmigtes Entgelt in Höhe von 2,91 EUR im TPS 2019.

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

Die Kostenzuordnung und Kostendeckung nach Maßgabe des § 36 Abs. 2 Satz 4 und 6 ERegG zu den Marktsegmenten des Schienengüterverkehrs ist – unbeschadet der Ausführungen zu den jeweiligen Einzelsegmenten und den Ausführungen zur Gesamtkostendeckung (vgl. Abschnitt II. 3.7.1.1) 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 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 diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Güterverkehr nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken.

Analog zu den Ausführungen unter Abschnitt II. 3.3.3.4 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 den nachstehenden verkehrsdienstübergreifenden Bereich 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>32</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.

Stellungnahmen Dritter zu diesem Sachverhalt liegen nicht vor.

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.

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

Die Beschlusskammer hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Anpassungen bezüglich der Berücksichtigung einer erhöhten Leerfahrtenquote im Segment Charter / Nostalgie

---

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

des SPFV (vgl. Abschnitt II. 3.3.3.1) vorgenommen, die Kennzahlen Zugbesetzung und Yield im Segment Punkt-zu-Punkt des SPFV 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 des SPNV – auf sämtliche Preise.

Die Anpassungen an der Preissystematik wurde von der Beschlusskammer innerhalb des von den Antragstellerinnen vorgelegten „Mastermodells“<sup>33</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 -0,1029. Der prognostizierte Erlös aus Mengen des Genehmigungsjahres und Preisen des Genehmigungsjahres (im Folgenden als Prognoseerlös bezeichnet) beläuft sich als einzuhaltende Nebenbedingung auf rund 5.228 Mio. EUR und liegt damit rund 2 Mio. EUR höher als im Genehmigungsantrag. Grund für diese Anpassung ist, dass in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerinnen im Schreiben vom 01.12.2017 (Antwort zum achten 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 (5.091 Mio. €) im Anschreiben zum Genehmigungsantrag (Schreiben vom 06.10.2019, S. 1). Da sich aufgrund abweichender Mengenstrukturen von Basisjahr und Genehmigungsjahr bei geänderten Preisen Unterschiede in der Wirkung auf Prognoseerlös (Mengen 2019 und Preise 2019) und Referenzerlös (Mengen Basisjahr und Preise 2019) 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 Segment ohne weitere Nebenbedingungen<sup>34</sup> abgeleiteten Aufschläge – der Tabelle 23 entnehmen.

---

<sup>33</sup> Anlage 6c, Anhang 7 Mastermodell, Arbeitsblatt „Berechnungsmodell“

<sup>34</sup> Gemeint ist hier bspw. die Herleitung der Preise für Lokfahrten, die sich an den jeweils niedrigsten Segmentpreisen orientieren.

**Tabelle 23 – Relative Preisauflschläge und umgekehrten Preiselastizitäten**

| Verkehr | Segment           | Rel. Aufschlag<br>(A) | $\epsilon_{EVU}$ | $\lambda / \epsilon_{EVU}$<br>(B) | Ramsey-Regel<br>(A) = (B) |
|---------|-------------------|-----------------------|------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| SPFV    | Metro <100 km/h   | 76%                   | -0,135           | 76%                               | OK                        |
| SPFV    | Metro >160 km/h   | 90%                   | -0,115           | 90%                               | OK                        |
| SPFV    | Basic             | 73%                   | -0,140           | 73%                               | OK                        |
| SPFV    | Nacht             | 53%                   | -0,195           | 53%                               | OK                        |
| SPFV    | Charter/Nostalgie | 66%                   | -0,155           | 66%                               | OK                        |
| SPFV    | Punkt-zu-Punkt    | 67%                   | -0,152           | 67%                               | OK                        |
| SGV     | Schwere           | 42%                   | -0,245           | 42%                               | OK                        |
| SGV     | Gefahrgut         | 61%                   | -0,168           | 61%                               | OK                        |
| SGV     | Gefahrgutgüternah | 56%                   | -0,184           | 56%                               | OK                        |
| SGV     | Güternahverkehr   | 50%                   | -0,205           | 50%                               | OK                        |
| SGV     | Standard          | 53%                   | -0,195           | 53%                               | OK                        |

### II. 3.5.2 Verkehrsmengen zur Ableitung der Vollkostenaufschläge

Die Verkehrsmengenprognose (Betriebsleistungen im Genehmigungsjahr) zur Bestimmung der Vollkostenaufschläge ist nach Auffassung der Beschlusskammer nicht zu beanstanden.

Die Verkehrsmengenprognose spielt für das vorliegende Verfahren zum TPS 2019 eine weniger bedeutende Rolle als in bisherigen TPS-Verfahren. Dies liegt darin begründet, dass im Rahmen der Anreizsetzung die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte über die Ermittlung eines Referenzerlöses (zu genehmigende Preise multipliziert mit den Mengen des Basisjahres) und nicht über die Ermittlung des Prognoseerlöses (zu genehmigende Preise multipliziert mit den Mengen des Genehmigungsjahres) erfolgt.

Die unterstellten Prognosemengen für das Genehmigungsjahr spielen dennoch bezüglich der Ableitung der Preisstruktur auf Basis der Wettbewerbs- bzw. Tragfähigkeiten eine Rolle. Die Entwicklungen der prognostizierten Verkehrsmengenstruktur (Anteil der Betriebsleistungen) für 2019 gegenüber 2018 ist in der folgenden Tabelle 24 abgebildet.

**Tabelle 24 – Entwicklung der Verkehrsmengenstruktur 2018 zu 2019**

| <b>Verkehrsdienst</b> | <b>Segment</b>             | <b>Anteil 2018</b> | <b>Anteil 2019</b> | <b>Delta</b> |
|-----------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| SGV                   | Lokfahrt                   | 2,2%               | 2,2%               | 0,0%         |
| SGV                   | Schwerer Zug               | 0,5%               | 0,5%               | 0,0%         |
| SGV                   | Gefahrgutzug               | 2,1%               | 2,2%               | 0,0%         |
| SGV                   | Gefahrgutgüternahmeverkehr | 0,1%               | 0,0%               | 0,0%         |
| SGV                   | Güternahmeverkehr          | 0,5%               | 0,5%               | 0,0%         |
| SGV                   | Standardzug                | 19,3%              | 19,5%              | 0,1%         |
| SGV                   | SUMME                      | 24,7%              | 24,8%              | 0,2%         |
| SPFV                  | Metro <100 km/h            | 3,7%               | 3,8%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Metro >160 km/h            | 4,9%               | 5,0%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Basic                      | 3,6%               | 3,6%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Nacht                      | 0,7%               | 0,7%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Charter                    | 0,0%               | 0,0%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Punkt-zu-Punkt             | 0,0%               | 0,0%               | 0,0%         |
| SPFV                  | Leer/Lokfahrt              | 0,6%               | 0,6%               | 0,0%         |
| SPFV                  | SUMME                      | 13,5%              | 13,6%              | 0,1%         |
| SPNV                  | Last                       | 60,3%              | 59,9%              | -0,4%        |
| SPNV                  | Leer/Lokfahrt              | 1,5%               | 1,6%               | 0,1%         |
| SPNV                  | SUMME                      | 61,8%              | 61,5%              | -0,3%        |
| Alle                  | SUMME                      | 100,0%             | 100,0%             | 0,0%         |

Mit dem sechsten Anhörungsschreiben vom 15.11.2017 hatte die Beschlusskammer die Antragstellerinnen um Erläuterung zu ausgewählten und auffälligen Entwicklungen der prognostizierten Betriebsleistung für 2019 gegenüber 2018 gebeten. Die Antragstellerinnen hatten die entsprechenden Entwicklungen mit Schreiben vom 20.11.2017 erläutert. Bezüglich der unterstellten Verkehrsmenge von lediglich einem Trkm im Segment Punkt-zu-Punkt haben die Antragstellerinnen ausgeführt, dass von diesem Wert lediglich „pro Forma“ ausgegangen worden sei. Zum einen sei der Fortgang des Geschäfts der Locomore GmbH & Co. KG zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen schlecht absehbar gewesen, zum anderen sei das Vorgehen mit Blick auf die Entgeltobergrenze unschädlich, da diesbezüglich die Mengen des Basisjahres relevant seien.

Nach Auffassung der Beschlusskammer ist die Verkehrsmengenprognose nicht zu beanstanden. Vom durchschnittlichen Prognosekorridor signifikant abweichende Entwicklungen für 2019 haben die Antragstellerinnen nachvollziehbar erläutert und begründet. Bezüglich der unterstellten Verkehrsmenge von „Eins“ im Segment Punkt-zu-Punkt sind die Ausführungen nach Auffassung der Beschlusskammer dahingehend zu ergänzen, dass die Mengenprognose zwar keine Auswirkung bei der Prüfung der Einhaltung der Entgeltobergrenze hat, jedoch auf die Preisstruktur und ggf. das Preisniveau unter den beiden Bedingungen der Ramsey-Boiteux-Optimierung (Aufschläge umgekehrt zur Preiselastizität und definierter Zielerlös) wirkt. Bei einer von den Angaben der Antragstellerinnen nach oben abweichenden Betriebs-

leistung (in diesem Segment) würde sich ein zusätzlicher Prognoseerlös<sup>35</sup> ergeben. Fraglich wäre in diesem Falle, ob die Antragstellerinnen an dem Prognoseerlös unter Annahme einer erhöhten Betriebsleistung festhalten würde (was zu einer Senkung des Preisniveaus führen könnte und unmittelbare Auswirkungen auch auf den Referenzerlös hätte) oder an dem beantragten „Preisniveau“ (was vom Antrag abweichend zu einer Erhöhung des Zielerlöses um den Zusatzerlös aus der zusätzlichen Betriebsleistung führen würde). Letztlich können die Fragen insbesondere mit Blick auf die Auswirkungen auf die Preisstruktur jedoch offen bleiben. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Mengen im Punkt-zu-Punkt Segment verhältnismäßig gering sind, so dass nicht von wesentlichen Auswirkungen diesbezüglich auszugehen ist. Die Beschlusskammer hat deswegen von möglichen Anpassungen an der Betriebsleistung des Segments Punkt-zu-Punkt – die zudem unter einer erheblichen Prognoseunsicherheit hätte erfolgen müssen – abgesehen.

## II. 3.6 Weitere Entgeltkomponenten

### II. 3.6.1 Stornierungsentgelte

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Mindeststornierungsentgelt, soweit es einen Betrag von 498 EUR im SPFV, 472 EUR im SPNV und 483 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, 472 € im SPNV und 483 € 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. 3.6.1.1 Beabsichtigte Regelung

Bereits im Verfahren zum sog. TPS 2018 ist die entsprechende Regelung der Antragstellerinnen von der Beschlusskammer beanstandet worden, soweit das Mindeststornierungsentgelt die damals festgelegten Höchstbeträge je Verkehrsart überstieg.

Im gegenständlichen Verfahren hatten die Antragstellerinnen mit ihrem ursprünglichen Antrag vom 06.10.2017 unter Ziffer 6.4.8.2 der SNB zunächst die im TPS 2018 festgelegten Höchstbeträge für das Mindeststornierungsentgelt beantragt. Mit Schreiben vom 27.10.2017

---

<sup>35</sup> Hinweis: Es ergäbe sich keine Änderung bezgl. des Referenzerlöses (Multiplikation Basisjahrmengen mit den zu genehmigenden Preisen) zur Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten.



haben die Antragstellerinnen ihren ursprünglichen Antrag jedoch in der Weise modifiziert, dass nunmehr erneut ein Mindeststornierungsentgelt ohne Höchstbeträge beantragt wird.

Bei der Bemessung der Stornierungsentgelte in Ziffer 6.4.8 der SNB 2019 haben die Antragstellerinnen insbesondere die Erkenntnisse der Ermittlung der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (uKZ) in die Festlegung der Stornierungsentgelte einfließen lassen. Die uKZ für den SPNV wurden im Antrag systematisch analog zu den unbeanstandeten uKZ im SPFV (vgl. Abschnitt II. 3.3.2) und SGV (vgl. Abschnitt II. 3.4.2) ermittelt und ausgewiesen und waren ebenfalls nicht zu beanstanden.<sup>36</sup> Das Vorgehen unter Einbezug der Erkenntnisse aus der Ermittlung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes entspricht der Berechnungslogik, welche bereits dem Antrag zum sog. TPS 2018 zugrunde lag.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen entsprechend Ziffer 6.4.8 der SNB 2019 folgende Ausgestaltung (sinnwahrende Zusammenfassung):

**Tabelle 25 – Beabsichtigte Regelung Stornierungsentgelte nach Stornierungszeitpunkt**

| <b>Zeitraum</b>                          | <b>Regelung</b>  |
|--|--|
| mehr als 30 Tage vorher                  | 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 vorher                  | 80 % v. TP abzgl. ersparte unmittelbare Kosten des Zugbetriebs |

Sodann unter Ziffer 6.4.8.2 der SNB 2019 (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 2 Ct/Trkm für den SPFV und 3 Ct/Trkm für den SPNV sowie den SGV betragen, und der Anzahl der Kilometer der jeweiligen Trasse, die storniert wird. Das Entgelt erhöht sich also einmal mit der Länge der Trasse und zweitens mit der Anzahl der betroffenen Verkehrstage. Erfolgt die Stornierung erst nach dem 30. Tag vor dem geplanten Verkehrstag, kommt nicht das Mindeststornierungsentgelt, sondern das erhöhte Stornierungsentgelt zum Tragen. Das erhöhte Stornierungsentgelt ergibt sich als Prozentwert des Trassenpreises, der um ersparte Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, reduziert wird. Erspart werden dabei nicht die unmittelbar für die Bereiche „Fahrplan“ sowie „Betrieb ohne Instandhaltung“ anfallenden Kosten.

Die Hinzugezogenen zu 3, zu 4, zu 5, zu 7, zu 8, zu 13 und zu 19 haben zu der Thematik Stellung genommen. So hat die Hinzugezogene zu 5 den Wegfall jeglicher Stornierungsent-

<sup>36</sup> Da die uKZ für die Bildung des Basisentgeltes im SPNV wegen der Regelungen des § 37 ERegG nicht von Belang sind, wurden diese im Abschnitt zur Entgeltbildung im SPNV nicht gesondert abgehandelt.

gelte für den Fall gefordert, dass ein ausländisches EIU keine oder keine brauchbare Anschlussstrasse an die zugewiesene und zu stornierende Trasse anbietet. Die Hinzugezogene zu 4 hat ausgeführt, mit der von den Antragstellerinnen beabsichtigten Regelung zur Stornierung würden Kosten, die in den Trassenentgelten 2016 / 2017 einkalkuliert waren, nunmehr für eine verdeckte Steigerung der Trassenentgelte genutzt. Die übrigen Hinzugezogenen haben in ihren diesbezüglichen Stellungnahmen die erneute Bestimmung einer Kappungsgrenze für das Mindeststornierungsentgelt begrüßt. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt führt in seiner Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass der von den Antragstellerinnen beantragte Wegfall der Deckelung des Mindeststornierungsentgeltes kritisch zu sehen sei. Es werde empfohlen, den Wegfall der Regelung nicht zu genehmigen. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau führt in ihrer Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass das Hinterfragen der Preise für die Stornierung und Änderung von Trassenbestellungen begrüßt werde.

### **II. 3.6.1.2 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 nun vergleichsweise kostengünstig nutzlose Zugfahrten durchgeführt würden bzw. die zugewiesene Zugtrasse gänzlich ungenutzt bliebe. 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 wür-

den. 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 Ausgangsstreit geht, werden die Gerichte in diesem Zusammenhang darüber hinaus zu beachten haben, dass diese gemäß Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG angemessen sein müssen und Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität bieten sollen.“

Dieser Auffassung folgt auch die Beschlusskammer. Nach § 40 Abs. 1 Satz 2 ERegG ist das Entgelt für nicht in Anspruch genommene Schienenwegkapazität nur „insbesondere“ angemessen, wenn es die bezweckten Anreize setzt. Der nationale Gesetzgeber hat durch diese Formulierung zum Ausdruck gebracht, dass die Anreizwirkung zwar ein bedeutendes, jedoch nicht notwendigerweise auch das einzige Kriterium für die Beurteilung der Angemessenheit darstellen soll. Auch in Anbetracht der Tatsache, dass § 40 Abs. 1 ERegG der Umsetzung von Art. 36 Sätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU dient, kann nicht alleinig auf eine Anreizsetzung zur effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität abgestellt werden. Dort wird die Anreizwirkung nämlich nicht als Kriterium der Angemessenheit vorgegeben, sondern es

wird, nachdem in Satz 1 von einem angemessenen Entgelt die Rede ist, in Satz 2 schlicht festgestellt, dass dieses Entgelt auch Anreize schafft.

Der durch das Kriterium der Anreizwirkung gesteckte Rahmen ist daher unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit auszufüllen. Dabei gilt, dass bereits ein geringes Stornierungsentsgelt 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 geringes – Stornierungsentsgelt zu entrichten ist. Dabei erscheint es unmittelbar einsichtig, dass ein Mindeststornierungsentsgelt mindestens die Höhe der frustrierten Aufwendungen der Antragstellerinnen für die Fahrplanerstellung umfasst. Dieser, den Antragstellerinnen entstandene Aufwand kann infolge der Stornierung nunmehr nicht über das Trassenentsgelt vereinnahmt werden. In Hinblick darauf, dass andererseits eine möglichst frühzeitige Stornierung tatsächlich nicht benötigter Zugtrassen für eine effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität erforderlich ist, erscheint ein Mindeststornierungsentsgelt als angemessen, das über diese unmittelbar verursachten Kosten der nutzlos zugewiesenen Schienenwegkapazität wiederum auch nicht hinausgeht.

### **II. 3.6.1.3 Bewertung**

Die beabsichtigte Regelung über die Höhe des Mindeststornierungsentsgelts verstößt gegen § 40 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie § 39 Abs. 1 ERegG, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG im tenorierten Umfang zu versagen ist.

Die Berechnung des Mindeststornierungsentsgeltes der Antragstellerinnen lässt sich als Aufwandsersatz beschreiben. Die Antragstellerinnen stellen die frustrierten Aufwendungen für die Fahrplanung in Rechnung. Zur Kalkulation der Aufwendungen greift 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 Prozent 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 müssen die Grenzkosten zur Bestimmung des jeweilig geleisteten Aufwandes dabei jedoch – wie auch bei der Bestimmung der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes als Entgeltbestandteil der regulären Nutzungsentsgelte - teilweise pauschaliert werden.

Sofern sich aus der Bemessung des Mindeststornierungsentsgeltes anhand einer gänzlich pauschalierten Betrachtung der nutzlos entstandenen Grenzkosten jedoch Verwerfungen ergeben, die die Attraktivität des Schienenverkehrs gefährden und damit die Zielsetzung des Eisenbahnrechts (vgl. § 3 ERegG) verfehlen, ist eine manuelle Korrektur erforderlich. 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 ungewöhnlich hohen Stornierungsentgelten in den 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.

Als Kappungsgrenze bietet sich z. B. eine Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingreife, 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**

| Indikator                                 |           | SPFV        | SPNV        | SGV         |
|---|-----------|-------------|-------------|-------------|
| Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]          | A         | 142.674.700 | 645.997.744 | 250.624.435 |
| Bestellungen pro Jahr                     | B         | 38.496      | 151.486     | 818.534     |
| - davon im Netzfahrplan                   | C         | 5.739       | 41.083      | 15.580      |
| Anzahl Trassen pro Jahr                   | D         | 497.009     | 12.151.928  | 2.826.749   |
| Ø Trassenlänge [km]                       | E [A/D]   | 287,07      | 53,16       | 88,66       |
| Ø Anzahl Verkehrstage pro Trasse          | F [D/C]   | 86,60       | 295,79      | 181,43      |
| Grenzkosten Fahrplan [€]                  | G         | 0,02        | 0,03        | 0,03        |
| Obergrenze Mindeststornierungsentgelt [€] | H [E*F*G] | 497,21      | 471,73      | 482,59      |

Mit diesen Werten lässt sich die absolute Anzahl der Trassen und die Anzahl der Verkehrstage je Trasse berechnen. Die durchschnittliche Trassenlänge (E) erhält man, indem 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 die Durchschnittswerte der beiden das Ergebnis bestimmenden Faktoren „Trassenlänge“ und „Anzahl der Verkehrstage“ zugrunde, so ergeben sich unter Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen beantragten Mindeststornierungsentgelte pro Trassenkilometer in Höhe von 0,02 EUR für den SPNV und 0,03 EUR für den SGV (Grenzkosten des Kostenblocks Fahrplan – GK Fahrplan) die Werte, die als Obergrenze des Mindeststornierungsentgeltes anzusehen sind.

Die Beträge werden zugunsten der Antragstellerinnen auf volle Euros aufgerundet (SPNV: 498 EUR, SPNV: 472 EUR, SGV: 483 EUR).

#### **II. 3.6.1.4 Ermessen**

Die Entscheidung der Beschlusskammer, die beantragten Stornierungsentgelte nicht in voller Höhe zu genehmigen, ist zwingend. Die Genehmigung ist gemäß § 45 ERegG 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. Die Regelung in Ziffer 6.4.8.2 der SNB verstößt, soweit sie Stornierungsentgelte oberhalb der angemessenen Kappungsgrenze vorsieht, gegen § 39 Abs. 1 ERegG, so dass die Genehmigung nicht erteilt werden kann.

Die Entscheidung wäre aber darüber hinaus auch ermessensgerecht:

Die Erhebung des Mindeststornierungsentgeltes oberhalb der oben gefundenen Grenze nicht zu genehmigen, ist geeignet, die drohende Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit abzuwenden. Die Antragstellerinnen können das Mindeststornierungsentgelt damit nicht mehr unbegrenzt erheben, weil andere, als die genehmigten Entgelte zwischen ihnen und den Zugangsberechtigten gemäß § 45 Abs. 2 Satz 1 ERegG nicht vereinbart werden dürfen bzw. eine entsprechende Vereinbarung nach § 45 Abs. 2 Satz 2 ERegG unwirksam wäre.

Darüber hinaus ist die verweigerte Genehmigung auch erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der Zugangsberechtigten zu schützen. Insbesondere der SGV, bei dem Stornierungen aufgrund schwankender Wirtschaftslagen wesentlich häufiger auftreten als im relativ stabilen SPNV, verfügt kaum über Möglichkeiten, zusätzliche Belastungen ohne den Verlust von Marktanteilen zu verkraften. Dass Stornierungsentgelte für den SGV von erheblicher Bedeutung sind, ist auch daran zu erkennen, dass diese in vergangenen Jahren Gegenstand zivilgerichtlicher Auseinandersetzungen waren, die in der Regel zugunsten der Zugangsberechtigten endeten. Ließen sich Stornierungen durch Verhaltensanpassungen umgehen, zu denen erhöhte Stornierungsentgelte Anlass geben mögen, wären wohl nicht nur geringere Anstrengungen der Zugangsberechtigten beim Vorgehen gegen die Stornierungsentgelte zu beobachten, sondern auch ein behördlicher Eingriff möglicherweise entbehrlich. Stornierungen sind – jedenfalls im SGV – jedoch zu einem großen Teil unausweichlich, sodass ein Eingriff erforderlich ist, nicht zuletzt auch deswegen, weil die Antragstellerinnen in Anbetracht der Proteste des Marktes nicht erwägt, das Mindeststornierungsentgelt zu begrenzen.

Die Maßnahme ist schließlich auch angemessen. Den Antragstellerinnen entstehen keine ungebührlichen Nachteile. Insbesondere sieht die Beschlusskammer davon ab, die Genehmigung der beabsichtigten Stornierungsentgelte vollständig zu versagen. Die Antragsteller-

rinnen können sie somit zu einem Großteil, wie vorgesehen, erheben. Lediglich Spitzenwerte können nicht angesetzt werden. Im Übrigen bleibt es jedoch bei den von den Antragstellerinnen aufgestellten Regelungen zu den Tatbeständen und der Berechnungsweise sowie den Ausgangswerten (Fahrplankosten). Es ist auch nicht zu befürchten, dass den Antragstellerinnen damit 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. Überdies ist trotz der getroffenen Maßnahme noch ein Mindeststornierungsentgelt von bis zu 498 EUR möglich, das damit weit über dem Betrag von 80 EUR angesiedelt ist, der noch im TPS 2017 als pauschales Stornierungsentgelt galt. Eventuelle Unschärfen in der Berechnung wurden durch die Rundung der Ergebnisse zugunsten der Antragstellerinnen geglättet.

Die Antragstellerinnen müssen auch nicht befürchten, aufgrund dieser Maßnahme nun mehr Stornierungen hinnehmen zu müssen, weil den Zugangsberechtigten dadurch nur geringere Nachteile entstünden, die sie von Stornierungen nicht mehr abhielten. In dem Zeitraum vor Inkrafttreten des TPS 2018 betrug das Mindeststornierungsentgelt in allen Fällen pauschal 80 EUR. Mit der Einführung der neueren Berechnungslogik des Mindeststornierungsentgeltes unter Beachtung der Erkenntnisse der Grenzkostenermittlung wurde mit dem TPS 2018 das Mindeststornierungsentgelt trotz Kappungsgrenze demgegenüber deutlich erhöht. Die im gegenständlichen Verfahren genehmigten Mindeststornierungsentgelte bzw. die hierfür vorgesehenen Höchstbeträge steigen gegenüber dem TPS 2018 nochmals. Es ist daher auch zukünftig nicht mit einer Zunahme von Stornierungen zu rechnen. Ein hinreichender Anreiz dürfte bei einem vielfach höheren Entgelt gegeben sein, zumal die übrigen Stornierungsentgelte, die bei kurzfristigeren Stornierungen zur Anwendung kommen, unangetastet bleiben, deren vorgesehener Anreiz also vollständig erhalten bleibt. Da die Antragstellerinnen derzeit mit nur einzelnen Ausnahmen die gesamte Nachfrage nach Trassen auf ihren Netzen befriedigen, entgeht ihnen durch Trassenbestellungen, die später storniert werden, auch kein Zusatzgeschäft.

Sofern die Antragstellerinnen der Auffassung sein sollten, dass ihnen der entstehende Schaden nun nicht mehr vollständig ausgeglichen werde, können sie von ihrem Recht Gebrauch machen, den Schaden auch ohne konkrete Regelungen in den SNB zu liquidieren. Hierzu können sie auf die allgemeinen Regeln des BGB zurückgreifen. Sie müssen dann allerdings im Einzelfall den Nachweis antreten, 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).

### **II. 3.6.2 Änderungsentgelte**

Die Beschlusskammer versagt die Genehmigung im Hinblick auf das von den Antragstellerinnen beabsichtigte Änderungsentgelt, insoweit es einen Betrag von 498 EUR im SPFV, 472 EUR im SPNV und 483 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, 472 € im SPNV und 483 € im SGV. [...]

Rechtsgrundlage der Entscheidung ist § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG.

### II. 3.6.2.1 Beabsichtigte Regelung

Die Bemessung der Änderungsentgelte in Ziffer 6.4.8.1 der SNB 2019 entspricht der Berechnungslogik, welche bereits dem Antrag zum sog. TPS 2018 zu den Stornierungsentgelten zugrunde lag.

Im Einzelnen beantragen die Antragstellerinnen entsprechend Ziffer 6.4.8 SNB 2019 folgende Ausgestaltung (sinnwährende Zusammenfassung):

**Tabelle 27 – Beabsichtigte Regelung Änderungsentgelte nach Änderungszeitpunkt**

| <b>Zeitraum</b>                         | <b>Regelung</b>  |
|---|--|
| Mehr als 30 Tage vorher                 | Änderungsentgelt je Tag (laut Formel [s. u.])                  |
| 30 bis einschließlich u. 5 Tagen vorher | 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 vorher                 | 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 2 Ct/Trkm für den SPFV und 3 Ct/Trkm für den SPNV sowie den SGV betragen, und der Anzahl der Kilometer der jeweiligen Trasse, die geändert wird. Das Entgelt erhöht sich also einmal 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 3, zu 4, zu 8 und zu 13 haben zu der Thematik Stellung genommen. Die Hinzugezogene zu 3 hat eine Kappungsgrenze für Änderungsentgelte entsprechend der



bereits im TPS 2018 vorgenommenen Entscheidung der Beschlusskammer zum Mindeststornierungsentgelt angeregt. Ebenso wie bei dem Mindeststornierungsentgelt stünde ein nach oben unbegrenztes Änderungsentgelt in keinem erkennbaren Verhältnis zu den mit einer Stornierung bzw. Änderung verbundenen Nachteilen für die Antragstellerinnen. Die Hinzugezogene zu 4 hat vorgetragen, dass eine Koppelung des Änderungsentgeltes an die Trkm nicht nachvollziehbar und die entsprechende Regelung daher abzulehnen sei. Die Hinzugezogenen zu 8 und zu 13 begrüßen eine Deckelung des Änderungsentgeltes entsprechend der Regelung zum Mindeststornierungsentgelt. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren für Verkehr und Bau führt in ihrer Stellungnahme im Kontext der Anhörung des Eisenbahninfrastrukturbeirates aus, dass das Hinterfragen der Preise für die Stornierung und Änderung von Trassenbestellungen begrüßt werde.

### **II. 3.6.2.2 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 zumindest 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. Es gilt insoweit da bereits zum Mindeststornierungsentgelt gesagt entsprechend.

### **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 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 müssen 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 manuelle 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 Stornierungsentgelten, anhand derer die Angemessenheit von Stornierungsentgelten 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.

Als Kappungsgrenze bietet sich z. B. erneut eine Durchschnittsmenge an, sodass die Begrenzung in den Fällen eingriffe, in denen ein überdurchschnittlich hohes Änderungsentgelt zu zahlen wäre. In allen sonstigen Fällen bliebe es bei dem von den Antragstellerinnen vorgesehenen Änderungsentgelt. Die Betrachtung ist dabei auf den Netzfahrplan zu beschrän-

ken, 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 Mindeststornierungsentgelt.

**Tabelle 28 – Grundlage Kappungsgrenze Änderungen**

| Indikator                                 |           | SPFV        | SPNV        | SGV         |
|---|-----------|-------------|-------------|-------------|
| Betriebsleistung pro Jahr [Trkm]          | A         | 142.674.700 | 645.997.744 | 250.624.435 |
| Bestellungen pro Jahr                     | B         | 38.496      | 151.486     | 818.534     |
| - davon im Netzfahrplan                   | C         | 5.739       | 41.083      | 15.580      |
| Anzahl Trassen pro Jahr                   | D         | 497.009     | 12.151.928  | 2.826.749   |
| Ø Trassenlänge [km]                       | E [A/D]   | 287,07      | 53,16       | 88,66       |
| Ø Anzahl Verkehrstage pro Trasse          | F [D/C]   | 86,60       | 295,79      | 181,43      |
| Grenzkosten Fahrplan [€]                  | G         | 0,02        | 0,03        | 0,03        |
| Obergrenze Mindeststornierungsentgelt [€] | H [E*F*G] | 497,21      | 471,73      | 482,59      |

Analog zur Herleitung der Kappungsgrenze beim Mindeststornierungsentgelt ergibt sich die in Tabelle 28 dargestellte Datengrundlage. Die durchschnittliche Trassenlänge (E) erhält man, indem die Betriebsleistung (A) durch die Anzahl der Trassen (D) dividiert wird. Die Anzahl der Verkehrstage (F) erhält man, indem die Anzahl der Trassen (D) durch die Anzahl der Bestellungen pro Jahr im Netzfahrplan (C) dividiert wird.

Legt man der Berechnung des Änderungsentgeltes nun die Durchschnittswerte der beiden das Ergebnis bestimmenden Faktoren „Trassenlänge“ und „Anzahl der Verkehrstage“ zugrunde, so ergeben sich unter Berücksichtigung des von den Antragstellerinnen beantragten Änderungsentgeltes pro Trassenkilometer in Höhe von 0,02 EUR für den SPFV und 0,03 EUR für den SPNV und SGV die Werte, die als Obergrenze des Änderungsentgeltes anzusehen sind.

Die Beträge werden erneut zugunsten der Antragstellerinnen auf volle Euros aufgerundet (SPFV: 498 EUR, SPNV: 472 EUR, SGV: 483 EUR).

#### II. 3.6.2.4 Ermessen

Die Entscheidung der Beschlusskammer, die beantragten Änderungsentgelte nicht in voller Höhe zu genehmigen, ist zwingend. Die Genehmigung ist gemäß § 45 ERegG 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. Die Regelung in Ziffer 6.4.8.1 der SNB verstößt, soweit sie Änderungsentgelte oberhalb der Kappungsgrenze vorsieht, gegen § 34 Abs. 3 Satz 1 ERegG, so dass die Genehmigung nicht erteilt werden kann.

Die Entscheidung wäre aber darüber hinaus auch ermessensgerecht:

Die Erhebung des Änderungsentgeltes oberhalb der oben gefundenen Grenze nicht zu genehmigen, ist geeignet, die drohende Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit abzuwenden. Die Antragstellerinnen können das Änderungsentgelt damit nicht mehr unbegrenzt erheben, weil andere, als die genehmigten Entgelte zwischen ihnen und den Zugangsberechtigten gemäß § 45 Abs. 2 Satz 1 ERegG nicht vereinbart werden dürfen bzw. eine entsprechende Vereinbarung nach § 45 Abs. 2 Satz 2 ERegG unwirksam wäre.

Darüber hinaus ist die verweigerte Genehmigung auch erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der Zugangsberechtigten zu schützen. Insbesondere der SGV, bei dem Änderungen aufgrund schwankender Wirtschaftslagen wesentlich häufiger anzutreffen sind als im insoweit relativ stabilen SPNV, verfügt kaum über Möglichkeiten, zusätzliche Belastungen ohne den Verlust von Marktanteilen zu verkraften. Ließen sich Änderungen durch Verhaltensanpassungen umgehen, zu denen erhöhte Änderungsentgelte Anlass geben mögen, wären wohl nicht nur geringere Anstrengungen der Zugangsberechtigten beim Vorgehen gegen die Änderungsentgelte zu beobachten, sondern auch ein behördlicher Eingriff möglicherweise entbehrlich. Änderungen sind – jedenfalls im SGV – jedoch zu einem großen Teil unausweichlich, sodass ein Eingriff erforderlich ist.

Die Maßnahme ist schließlich auch angemessen. Den Antragstellerinnen entstehen keine ungebührlichen Nachteile. Insbesondere sieht die Beschlusskammer davon ab, die Genehmigung der beabsichtigten Änderungsentgelte vollständig zu versagen. Die Antragstellerinnen können sie somit zu einem Großteil, wie vorgesehen, erheben. Lediglich Spitzenwerte können nicht angesetzt werden. Im Übrigen bleibt es jedoch bei den von den Antragstellerinnen aufgestellten Regelungen zu den Tatbeständen und der Berechnungsweise sowie den Ausgangswerten (Fahrplankosten). Es ist auch nicht zu befürchten, dass den Antragstellerinnen damit Einnahmen fehlten, die sie zur Deckung ihrer Kosten benötigten, denn es stellen 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.

Die Antragstellerinnen müssen auch nicht befürchten, aufgrund dieser Maßnahme nun mehr Änderungen hinnehmen zu müssen, weil den Zugangsberechtigten dadurch nur geringere Nachteile entstünden, die sie von Änderungen nicht mehr abhielten. Die Einführung der neueren Berechnungslogik des Mindeststornierungsentgeltes unter Beachtung der Erkenntnisse der Grenzkostenermittlung mit dem TPS 2018 hat trotz Einführung der Kappungsgrenze nicht zu einer solchen signifikanten Steigerung der Stornierungen geführt. Es ist auch zukünftig und für die hier gegenständlichen Änderungen nicht mit einer solchen Zunahme von Stornierungen bzw. Änderungen zu rechnen. Ein hinreichender Anreiz dürfte bei einem vielfach höheren Entgelt also weiterhin gegeben sein, zumal die übrigen Änderungsentgelte, die bei kurzfristigeren Änderungen zur Anwendung kommen, unangetastet bleiben, deren vorgehener Anreiz also vollständig erhalten bleibt.

Sofern die Antragstellerinnen der Auffassung sein sollten, dass ihnen der entstehende Schaden nun nicht mehr vollständig ausgeglichen werde, können sie von ihrem Recht Gebrauch machen, den Schaden auch ohne konkrete Regelungen in den SNB zu liquidieren. Hierzu können sie auf die allgemeinen Regeln des BGB zurückgreifen. Sie müssen dann allerdings im Einzelfall den Nachweis über den entstandenen Schaden und die ersparten Eigenaufwendungen erbringen. Hierzu dürften sie als Herrin der eigenen Kosten erneut in der Lage sein.

### **II. 3.6.3 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. In Reaktion auf die schriftliche Anhörung vom 27.10.2017 beantra-

gen sie mit Schreiben vom 06.11.2017, die lärmabhängige Entgeltkomponente von bislang 4 Prozent des Entgeltes für das Mindestzugangspaket auf 5,5 Prozent zu erhöhen.

### **II. 3.6.3.1 Beabsichtigte Regelung**

Die Antragstellerinnen beabsichtigen eine Erhöhung der lärmabhängigen Entgeltkomponente um 1,5 Prozentpunkte von derzeit 4 Prozent auf künftig 5,5 Prozent bezogen auf das reguläre Trassenentgelt.

Bisherige Regelung (Ziffer 6.3.2.3 SNB):

Der Aufschlag beträgt 4 Prozent des Entgeltes für das Mindestzugangspaket. Die Lärmabhängige Entgeltkomponente wird nicht auf den Neuverkehrsnachlass angewandt.

Beabsichtigte Regelung (Ziffer 6.3.2.3 SNB):

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

### **II. 3.6.3.2 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 nicht 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, die 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. 3.6.3.3 Bewertung**

Ein Verstoß gegen § 35 Abs. 2 Sätze 3 bis 5 ERegG bzw. gegen Art. 7 DVO (EU) 2015/429 ist nicht ersichtlich, sodass die Genehmigung gemäß § 45 ERegG zu erteilen ist.

Die Antragstellerinnen haben der Bundesnetzagentur zusammen mit ihrem Antragsschreiben vom 06.11.2017 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 12,88 Mio. EUR. Dieser Überschuss auf Seiten der Antragstellerinnen weicht deutlich von den in den Vorjahren angestrebten Zielwert von zuletzt 0,93 Mio. EUR ab. Diese Abweichung war daher Gegenstand der Anhörung vom 21.11.2017, auf das die Antragstellerin mit Schreiben vom 23.11.2017 antwortete.

Demnach sei es erforderlich, ein höheres Restguthaben zu erzielen, da inzwischen Risiken zu berücksichtigen seien, die bislang unbekannt gewesen seien. Im Einzelnen führt sie hierzu um ca. 4 Mio. EUR erhöhte Boni aufgrund der Einbeziehung von Wagen, die vor dem 09.12.2012 umgerüstet wurden, an. Des Weiteren verweist sie darauf, dass die Anzahl an Umrüstungen im Jahr 2016 die kalkulierte Zahl übertroffen habe. Ferner macht sie geltend, dass die avisierte Reduzierung der Entgelte im Schienengüterverkehr in nicht näher bekanntem Ausmaß auf das System einwirken könne. Darüber hinaus sei aufgrund sonstiger Umweltschutzprogramme unklar, mit welchem Betriebsaufkommen an leisen/lauten Zügen zu rechnen sei. Überdies sei aufgrund des noch laufenden Gerichtsverfahrens im Hinblick auf das TPS 2018 unklar, welche regulären Trassenpreise im Schienengüterverkehr letztendlich anzusetzen seien. Schließlich fürchtet sie, dass bisher nicht in Anspruch genommene Boni nachträglich erfolgreich beantragt werden könnten.

Grundsätzlich vermag die Beschlusskammer der Darstellung insoweit zu folgen, als dass vermehrte Unsicherheiten in der Planung zu berücksichtigen sind. Dies nicht zu tun, bürge das Risiko in sich, den erworbenen Bonusansprüchen der Zugangsberechtigten am Ende nicht mehr gerecht werden zu können. Die Beschlusskammer hält es jedoch für unerlässlich, die erkannten Risiken zu quantifizieren und die Modellrechnung entsprechend anzupassen. Die einmal erstellte Modellrechnung streckenweise einzufrieren, um zusätzliche Erkenntnisse pauschal mit einem nicht nachvollziehbar geschätzten Sicherheitsaufschlag daneben treten zu lassen, reicht nicht aus, um die Einhaltung der durch Art. 7 Abs. 4 DVO (EU) 2015/429 geforderten Erlösneutralität sicherzustellen.

Dennoch muss die Genehmigung der beabsichtigten lärmabhängigen Entgeltkomponente zum jetzigen Zeitpunkt nicht versagt werden. Ausschlaggebend hierfür ist, dass das System planmäßig erst mit dem Ablauf des Jahres 2020 endet. Somit steht noch eine weitere Anpassung der lärmabhängigen Entgeltkomponente bevor, die von den Antragstellerinnen im Herbst 2018 zu beantragen ist. Sollte sich in dem dann durchzuführenden Genehmigungsverfahren herausstellen, dass die nun beabsichtigte Erhöhung geringer hätte ausfallen müssen, wäre die Höhe der lärmabhängigen Entgeltkomponente für das Folgejahr entsprechend zu reduzieren. Die Modellrechnung sieht für das letzte Jahr den höchsten Betrag während der gesamten Laufzeit vor. Eine eventuelle Überhöhung im vorletzten Jahr hätte somit nur eine Angleichung der Beträge der letzten beiden Jahre zur Folge, die auch von Anfang an so hätte geplant werden können, ohne direkt gegen geltendes Recht zu verstoßen.

Bei der Prüfung der für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 zu bestimmenden lärmabhängigen Entgeltkomponente wird eine detaillierte Modellrechnung jedoch ebenso wenig entbehrt werden können wie die Überzeugung, zum Ende der Laufzeit einen vollständigen Ausgleich von Boni und Mali zu erreichen.

### **II. 3.6.4 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 im zurückliegenden Verfahren zur Genehmigung der Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2017/2018, das unter dem Aktenzeichen BK10-16-0008\_E geführt wurde, Regelungen zu leistungsabhängigen Entgeltbestandteilen vorgelegt. Diese konnten von der Beschlusskammer jedoch nicht genehmigt werden, da keine ausreichende Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben festgestellt werden konnte. Diese Feststellung beruhte im Einzelnen auf vier Punkten:

Zum einen lag ein Verstoß gegen § 39 Abs. 1 ERegG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2 e) zum ERegG vor, weil die Anwendung der Schwellenwerte in gleichem Maße auch den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr mit (Anreiz)entgelten belastet hätte, deren Angemessenheit nicht festgestellt werden konnte. Die geforderte Berücksichtigung der durchschnittlichen Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten, war insofern unterblieben.

Des Weiteren lag ein Verstoß gegen § 39 Abs. 3 ERegG vor, weil mit der Ausnahme von Trassen auf den Gleichstrom-S-Bahn-Infrastrukturen der S-Bahnen Berlin und Hamburg die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nicht für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege gegolten hätten.

Ferner lag ein Verstoß gegen Anlage 7 Nr. 2 a) zum ERegG vor, weil die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung nicht mit den Zugangsberechtigten vereinbart wurden.

Schließlich lag auch ein Verstoß gegen § 39 Abs. 2 Satz 1 ERegG vor, weil der beabsichtigte Betrag von 10 Cent je Verspätungsminute zu gering war, als dass von ihm ein Anreiz zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ausginge, und weil sich die sogenannten „Unterwegsverspätungen“ nicht in jedem Fall adierten.

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 die versagte Genehmigung die umgehende Entwicklung einer nunmehr rechtskonformen Ausgestaltung des entworfenen Systems. Die Beschlusskammer hatte in ihrem Beschluss vom 06.02.2017 hierzu ausgeführt:

*„Wesentlicher ist jedoch, dass die Antragstellerin gesetzlich verpflichtet ist, leistungsabhängige Entgeltbestandteile in ihrem Preissystem zu haben. Aufgrund der zuvor dargestellten Rechtswidrigkeit konnte das von ihr beabsichtigte Anreizsystem nicht in Kraft treten. Sie ist daher verpflichtet, schnellstmöglich im Rahmen einer unterjährigen Änderung der Nutzungsbedingungen ein neues Anreizsystem vorzusehen. Da das Anreizsystem letztendlich nicht bereits zum Bestellprozess volle Relevanz entfaltet, hat sie die Möglichkeit und gleichsam auch die Verpflichtung, bis zum Beginn der Netzfahrplanperiode 2017 / 2018 neue Regelungen zu treffen. Die Beschlusskammer rät den Antragstellerinnen, die Diskussion im von der*

*Bundesnetzagentur initiierten Runden Tisch zur Qualitätsverbesserung fortzusetzen und im zeitlichen Zusammenhang mit den Vorlauf Fristen der Entgeltgenehmigung des TPS 2019 auch die unterjährige Änderung des TPS 2018 zu beantragen. Die Beschlusskammer rät den Antragstellerinnen ebenfalls, zur Vermeidung weiterer Maßnahmen regelmäßig über den Stand der Überlegungen für ein neues Anreizsystem zu berichten.“*

Obgleich die Diskussion in der Zwischenzeit fortgeführt wurde, ist bis zum heutigen Tag noch keine Neuvorlage zur Genehmigung bei der Bundesnetzagentur eingereicht worden. Auch im hiesigen Genehmigungsverfahren steht keine Entscheidung über ein angepasstes Modell an, da die vorgelegten Regelwerke ein solches nicht enthalten. Vielmehr weist die zur Genehmigung vorgelegte Version der SNB an der entsprechenden Stelle, an der sich vormals die Regelungen zu den leistungsabhängigen Entgeltbestandteilen befanden, nunmehr den Eintrag „bleibt frei“ auf (Ziffer 6.5).

Zurecht hat die Hinzugezogene zu 12 in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2017 darauf aufmerksam gemacht, dass durch diese Auslassung die gesetzliche Vorgabe aus § 39 Abs. 2 ERegG nicht erfüllt werde. Sie hat daher die Wiederaufnahme des ehemaligen Anreizsystems gefordert. Das ehemalige Anreizsystem wäre jedoch ebenfalls nicht geeignet, die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, sodass diese Maßnahme dem Mangel nicht vollständig abhelfen könnte.

Aufgrund der Beobachtungen des Diskussionsfortschritts außerhalb dieses Verfahrens, insbesondere am sog. „Runder Tisch Bau“, geht die Beschlusskammer davon aus, dass die Antragstellerinnen ihr in Kürze ein überarbeitetes Konzept zur Genehmigung vorlegen werde, das dann in einem eigenen Verfahren zu behandeln wäre.

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

Die von den Antragstellerinnen beantragten Entgelte für das Jahr 2019 sind bezüglich des Entgeltniveaus und der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten für das Genehmigungsjahr 2019 nicht zu beanstanden.

Im Folgenden wird insbesondere auf die nachstehenden Bereiche eingegangen:

- Kostenunterdeckung und Kostenübertragung
- Prüfung des Referenzerlöses<sup>37</sup> gegen die Obergrenze der Gesamtkosten.

### **II. 3.7.1 Kostenunterdeckung und Kostenübertragung**

Die Beschlusskammer gibt 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 208 Mio. EUR bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 ist hingegen nicht möglich.

---

<sup>37</sup> Der sich ergebende (fiktive) Erlös aus Preisen des Genehmigungsjahres (2019) und Mengen des Basisjahres (Ø 2014-2016) wird im Folgenden als Referenzerlös (2019) bezeichnet. Im Unterschied dazu stellt der Prognoseerlös (2019) auf Menge Preise und Menge des Genehmigungsjahres (2019) ab, ist für die regulatorische Entgelthöhenprüfung an dieser Stelle aber nicht von Relevanz.

Die Antragstellerinnen hatten zugleich mit ihrem Genehmigungsantrag vom 06.10.2017 beantragt, eine Kostenunterdeckung in einer behaupteten Höhe von 208 Mio. EUR zuzulassen. Die zur Genehmigung beantragten Entgelte und Mengen des Basisjahres ergeben einen Referenzerlös in Höhe von 5.091 Mio. EUR (vgl. Abschnitt II. 3.7.2), welcher damit die im Verfahren BK10-17-0179\_E festgesetzte Obergrenze der Gesamtkosten in Höhe von 5.299 Mio. EUR um den Betrag von 208 Mio. EUR unterschreitet. Die Antragstellerinnen trugen hierzu vor, mit den angestrebten Entgelten erhebliche Preissprünge gegenüber den im Verfahren BK10-16-0008\_E genehmigten Entgelten verhindern zu wollen, die ohne eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht notwendig wären, um die Kosten zu decken.

Zugleich haben die Antragstellerinnen beantragt, den sich aus der Kostenunterdeckung ergebenden Betrag bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 zu berücksichtigen.

### **II. 3.7.1.1 Ausnahme von der Kostendeckungspflicht**

Die Beschlusskammer konnte dem Antrag, eine Kostenunterdeckung zuzulassen, stattgeben. Von dem Grundsatz der Kostendeckungspflicht für die Kosten des Mindestzugangspakets kann nach § 31 Abs. 2 Satz 2 ERegG abgewichen werden. Danach kann die Regulierungsbehörde auf Antrag eine Ausnahme von der Kostendeckungspflicht zulassen, wenn diese voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt werden.

Vergleichsmaßstab für eine mögliche Kostenunterdeckung ist der Abgleich der nach § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten Entgelte mit den Gesamtkosten des Mindestzugangspakets.

Die Antragstellerinnen referenzieren in ihrer Kalkulation auf den beantragten Zielerlös von 5.091 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.

§ 31 Abs. 2 ERegG bezieht sich jedoch 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 unerheblich, ob abstrakte Rechengrößen voneinander abweichen. Relevant sind hingegen die tatsächlich erwarteten Erlöse und – auf der anderen Seite – die tatsächlich erwarteten Kosten.

Die Antragstellerinnen beziffern die tatsächlich erwarteten Erlöse (Prognoseerlöse) aus dem Basisentgelt auf 5.226 Mio. EUR (vgl. Anlage 6c, Anhang 7 zum Genehmigungsantrag, dort „Umsatz DB Netz“). Mit der Anpassung des Prognoseerlöses aufgrund der Preisstruktureffekte unter den Bedingungen eines konstanten Referenzerlöses, belaufen sich die zu erwarteten Erlöse auf 5.228 Mio. EUR (vgl. hierzu Abschnitt II. 3.5.1). Hierzu addieren sich die Erlöse aus den weiteren Entgeltkomponenten, die die Antragstellerinnen mit etwa 10 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. 3.7.2 ausgeführt, je nach vertretener Rechtsansicht zwischen 10 und 50 Mio. EUR. Die tatsächlich erwarteten Erlöse für die nach § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten Entgelte betragen daher zwischen 5.238 und 5.278 Mio. EUR.



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 die tatsächlich erwarteten Kosten. Hierzu haben die Antragstellerinnen in diesem Verfahren nichts vorgetragen. Die Beschlusskammer kann jedoch auf die in engem zeitlichem Kontext vorgenommenen Ermittlungen zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten im Verfahren BK10-17-0001\_E zurückgreifen. Dort hatten die Antragstellerinnen eine Kostenprognose für das Jahr 2019 aufgestellt. Im seinerzeitigen Verfahren wurde die Kostenfortschreibung von 2018 auf 2019 nicht zur Bemessung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten herangezogen (BK10-17-0001\_E, Beschluss vom 28.06.2017, Seite 73 ff.). Schlägt man die von dem Antragstellerinnen vorgesehene Kostenfortschreibung von 2018 auf 2019 auf das festgestellte Ausgangsniveau der Gesamtkosten auf, ergeben sich die Kosten, mit denen die Antragstellerinnen für das Jahr 2019 aus ihrer Sicht rechnen dürfte. Zur Vermeidung eines doppelten Berechnungsansatzes ist der Wert noch um den eingerechneten Basismengeneffekt zu korrigieren, der für die hier relevante Betrachtung bereits in der Erlösentwicklung berücksichtigt ist. Nach alledem stellen sich die von den Antragstellerinnen erwartbaren Kosten wie folgt dar:

**Tabelle 29 – Überschlägige Gesamtkostenprognose 2018 / 2019**

| <b>Position</b>                 | <b>Betrag [Mio. €]</b> |
|---------------------------------|------------------------|
| Ausgangsniveau der Gesamtkosten | 5.307                  |
| Fortschreibung 2018 - 2019      | 52                     |
| Basismengeneffekt               | 54                     |
| Erwartbare Kosten               | 5.413                  |

Hieraus ergibt sich, dass die Gesamtkosten, mit denen die Antragstellerinnen rechnen können, etwa 5.413 Mio. EUR betragen. Dieser Wert überragt die erwarteten nach § 26 Abs. 2 ERegG gebildeten Entgelte um 135 bis 175 Mio. EUR.

**Tabelle 30 – Unterschied zwischen Erlösen nach § 26 Abs. 2 ERegG und Gesamtkosten**

| <b>Position</b>   | <b>Betrag [Mio. €]</b> |
|-------------------|------------------------|
| Erwartbare Kosten | 5.413                  |
| Prognoseerlös     | 5.238 bis 5.278        |
| Unterschied       | 135 bis 175            |

Die kalkulierte Kostenunterdeckung wird 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 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 in einem Umfang unterschritten, der gewährleistet, dass die Antragstellerinnen allen externen Verbindlichkeiten vollumfänglich nachkommen. Die Antragstellerinnen können nach den Berechnungen zudem voraussichtlich eine Eigenkapitalverzinsung in der Größenordnung von 400 Mio. EUR realisieren.

Die Beschlusskammer hat erwogen, den Antragstellerinnen zu den erwarteten Kosten und Erlösen anzuhören, weil der Vortrag hierzu im Antrag nicht verwertbar war. Allerdings war eine grobe Abstimmung der erwarteten Erlöse und Gesamtkosten auf Basis beschlossener oder vorgetragener Werte möglich. Bei einer Kostenunterschreitung in der hier relevanten Größenordnung kann dabei eine gewisse Unsicherheit darüber in Kauf genommen werden, ob die Werte korrekt getroffen wurden. Die hier relevante Kostenunterdeckung bewegt sich nach Ansicht der Beschlusskammer im unteren Bereich der genehmigungsfähigen Kostenunterdeckungen, so dass die beantragte Ausnahme von der Kostendeckungspflicht zuzulassen war.

#### **II. 3.7.1.2 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.

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 ARegV einen abweichenden Ansatz vorgesehen und vorgeschrieben, dass die Differenz zwischen den zulässigen und erzielbaren Erlösen jährlich auf einem „Regulierungskonto“ verbucht werden.

Entgegen dem Vortrag der Antragstellerinnen ergibt sich auch aus Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU nichts Gegenteiliges. Auch bei einer richtlinienkonformen Auslegung des ERegG ergibt sich keine Pflicht zur Genehmigung der Fortschreibung der Beträge aus einer etwaigen Kostenunterdeckung. Zwar sieht Art. 8 Abs. 4 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 Unternehmergewinn nicht mit eingerechnet. Vielmehr stellt sich der Unternehmergewinn als das Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung dar. 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 machen 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 den Unternehmergewinn, also 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 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>38</sup> unterstellt.

Darüber hinaus ergäbe sich eine Kostenunterdeckung auch dann nicht, wenn es die Antragstellerinnen vermögen, ihre tatsächlichen Kosten im Genehmigungszeitraum gegenüber den im Entgeltgenehmigungsantrag prognostizierten Kosten um den Betrag der Unterdeckung zu senken. Der damit bestehende Anreiz zur Kostensenkung ist nach dem ERegG gerade bezweckt.

Auch erscheint es fraglich, ob das mit der beantragten Zulassung der Kostenunterdeckung verfolgte Ziel, Preissprünge zu verhindern, überhaupt erreicht werden könnte, wenn spätestens am Ende der in der Richtlinie 2012/34/EU genannten Frist von höchstens fünf Jahren ein Ausgleich der Differenzbeträge erfolgen müsste. Insbesondere könnte sich infolge der jeweils um den Unterdeckungsbetrag erhöhten Obergrenze der Gesamtkosten für die folgende Netzfahrplanperiode eine jeweils noch höhere Kostenunterdeckung ergeben. Es könnte damit innerhalb der Frist von höchstens fünf Jahren die Obergrenze der Gesamtkosten im Extremfall stetig steigen. Ein Ausgleich der Kosten und Erlöse wäre in diesem Fall erst im letzten Jahr der in der Richtlinie genannten Frist durch einen umso größeren Preissprung zu erreichen.

Einer Entscheidung bezüglich einer möglichen Anrechnung der Kostenunterdeckung in 2019 auf die Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2020 bedarf es im gegenständlichen Ver-

---

<sup>38</sup> Beschluss zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten (BK10-17-0001\_E), S. 55

fahren zudem nicht. Vielmehr wäre über eine Anrechnung der Unterdeckung erst im zukünftigen Verfahren zur Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten des Jahres 2020 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 nicht mehr zu einem gleichzeitigen Verstoß gegen die Vorgaben des § 26 Abs. 2 ERegG führen würde.

### **II. 3.7.2 Prüfung Referenzerlös gegen Obergrenze der Gesamtkosten**

Die mit den Betriebsleistungen des Basisjahres gewichtete Summe der Entgelte 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 2019 und somit das erste Jahr der Regulierungsperiode 2019 bis 2023. Die Obergrenze der Gesamtkosten für das Jahr 2019 wurde mit Beschluss vom 21. August 2017 (Aktenzeichen BK10-17-0169\_E) auf 5.299 Mio. EUR festgelegt.

Die Antragstellerinnen haben die entsprechende Berechnung zur Darlegung der Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten in Anlage 6c Anhang 7 (Mastermodell) im Arbeitsblatt „Anreizregulierung“ vorgelegt. Der Referenzerlös 2019, der sich aus den zu genehmigenden Trassenpreisen 2019 und den entsprechenden Mengen (Betriebsleistungen) des Basisjahres ergibt (Durchschnitt 2014 bis 2016), beläuft sich nach den Berechnungen der Antragstellerinnen auf 5.081 Mio. EUR. Der Referenzerlös, der sich aus den sonstigen Entgelten ergibt, beläuft sich nach Angaben der Antragstellerinnen auf saldiert 10 Mio. EUR. Insgesamt beziffern die Antragstellerinnen einen Referenzerlös von 5.091 Mio. EUR. Der Referenzerlös liegt nach Angaben der Antragstellerinnen demnach 208 Mio. EUR unter der Erlösobergrenze (vgl. Tabelle 31).

**Tabelle 31 – Referenzerlösübersicht Genehmigungsantrag Antragstellerin**

| <b>Bereich</b>                          | <b>Ø Preis TPS 2019<br/>[€/Trkm]</b> | <b>Betriebsleistung Basisjahr<br/>[Mio. Trkm]</b> | <b>Referenzerlös<br/>[Mio. €]</b> |
|---|--------------------------------------|---|-----------------------------------|
| SPNV                                    | 5,14                                 | 649,3   | 3.339                             |
| SPFV                                    | 6,81                                 | 142,4   | 970                               |
| SGV                                     | 2,97                                 | 260,4   | 773                               |
| Summe Referenzerlös Basisentgelt        | 4,83                                 | 1052,1  | 5.081                             |
| Weitere Entgeltkomponenten (Tabelle 32) |                                      |   | 10                                |
| Summe Referenzerlös insgesamt           |                                      |   | 5.091                             |
| Obergrenze der Gesamtkosten 2019        |                                      |   | 5.299                             |

Im Rahmen der schriftlichen Anhörungen durch die Beschlusskammer erläuterten die Antragstellerinnen weiterhin, dass sich der saldierte Erlös aus weiteren Entgeltkomponenten in Höhe von 10 Mio. EUR wie in Tabelle 32 dargestellt aufgliedere.

**Tabelle 32 – Aufgliederung der weiteren Entgeltkomponenten**

| <b>Bereich</b>  | <b>Erlös [Mio. €]</b> |
|---|-----------------------|
| Mehrerlöse aus Stornierungen                              | +36,8                 |
| Mindererlöse aus dem Anreizsystem, saldiert               | -18,3                 |
| - davon von den Antragstellerinnen an Zugangsberechtigte  | -31,9                 |
| - davon von Zugangsberechtigten an die Antragstellerinnen | +13,6                 |
| Mindererlöse aus Entgeltminderungen                       | -8,7                  |
| Summe   | 9,8                   |

Fraglich war bezüglich der weiteren Entgeltkomponente insbesondere, welche sonstigen Mehr- und Mindererlöspositionen bei der Prüfung gegen die Obergrenze der Gesamtkosten tatsächlich zu berücksichtigen seien. So wurde im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung beispielsweise diskutiert, ob Entgeltminderungen dämpfend auf den Referenzerlös wirken sollten oder ob dies nicht dazu führen würde, dass Anreize zur Erbringung von Leistungen unverminderter Qualität entfallen würden.

Die Antragstellerinnen führen zur Berücksichtigung von Minderungs- und Anreizentgelten mit Schreiben vom 06.11.2017 und 20.11.2017 aus, dass eine Nichtberücksichtigung der Mindererlöse nur dann angemessen wäre, wenn sich diese Mindererlöse bei angemessener Sorgfalt der Antragstellerinnen vollumfänglich vermeiden ließen. Genau dies sei aber nicht der Fall. Dies wäre wirtschaftlich nicht geboten und technisch nicht machbar. Eine Nichtberücksichtigung der Mindererlöse wäre zudem rechtsfehlerhaft, weil die durch die Bundesnetzagentur festgesetzte Verzinsung in der Folge nie erreicht werden könnte und sich ein Widerspruch zu § 31 Abs. 2 ERegG (Kostendeckungsgebot) ergeben würde.

Die Hinzugezogenen zu 7, zu 8 und zu 13 führen in ihrer Stellungnahme vom 10.11.2017 aus, dass es zwingend sei, dass Mindererlöse aus Anreizsystem und Entgeltminderungen die Rendite entsprechend schmälern müssten. Andernfalls müssten die Zugangsberechtigten für die Mindererlöse aufkommen, was ersichtlich verfehlt sei. Die Hinzugezogene zu 7 führt in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2017 aus, dass den Argumenten der Antragstellerinnen zu Berücksichtigung von Mindererlösen aus dem Anreizsystem nicht gefolgt werden könne. Die Hinzugezogene zu 7 führt aus, dass die Argumentation der DB bezüglich der Anrechnung von Mindererlösen nicht nachvollziehbar sei.

Nach Auffassung der Beschlusskammer sind die zur Genehmigung vorgelegten Entgelte bezüglich des Entgeltniveaus nicht zu beanstanden.

Die 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 Erlözzusammensetzung ergeben (vgl. Tabelle 31 gegenüber Tabelle 33). 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. Ausweislich der Einschätzung der Antragstellerinnen – welche die Beschlusskammer teilt – sind die vorliegenden Anpassungen der Segmentabgrenzungen SPFV Nacht und SPFV Punkt-zu-Punkt jedoch von so untergeordneter Bedeutung, dass keine spürbare Änderungen am Gesamtgefüge zu erwarten wären. Bezüglich der Versagung der Änderungen der Segmentabgrenzung im SGV Gefahrgutganzzug / Gefahrgutgüternahmeverkehrszug ergibt sich gerade keine Änderungen gegenüber dem Status quo (TPS 2018, AGK) bei der Festlegung der Mengen, so dass die Frage der Basisjahrmengen hier nicht von Relevanz ist.

Bezüglich des Umgangs mit den weiteren Entgeltkomponenten (vgl. Tabelle 32) ist eine automatische Anrechnung von prognostizierten Entgeltminderungen und erwarteten Erlösminderungen aus dem Anreizsystem strittig. Gleichwohl kann eine Entscheidung hierzu in diesem Verfahren dahingestellt bleiben. Selbst wenn die erlösmindernden Komponenten vollständig unberücksichtigt blieben und die erlöserhöhenden Komponenten (≈50 Mio. EUR = 36,8 Mio. EUR + 13,6 Mio. EUR) vollständig berücksichtigt würden, beliefe sich der Referenzerlös auf rund 5.130 Mio. EUR (vgl. Tabelle 33) und läge immer noch um 168 Mio. EUR unter der Obergrenze der Gesamtkosten.

**Tabelle 33 – Aggregierte Referenzerlösübersicht Genehmigung Beschlusskammer**

| Bereich                          | Ø Preis TPS 2019<br>[€/Trkm] | Betriebsleistung Basisjahr<br>[Mio. Trkm] | Referenzerlös<br>[Mio. €] |
|----------------------------------|------------------------------|---|---------------------------|
| SPNV                             | 5,14                         | 649,3                                     | 3.339                     |
| SPFV                             | 7,00                         | 142,4                                     | 997                       |
| SGV                              | 2,87                         | 260,4                                     | 746                       |
| Summe Referenzerlös Basisentgelt | 4,83                         | 1052,1                                    | 5.081                     |
| Weitere Entgeltkomponenten       |                              |   | 10 bis 50                 |
| Summe Referenzerlös insgesamt    |                              |   | 5.091 bis 5.131           |
| Obergrenze der Gesamtkosten 2019 |                              |   | 5.299                     |

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 erheblichen verbleibenden Differenz zwischen Referenzerlös und Obergrenze der Gesamtkosten kann eine Entscheidung diesbezüglich aber ebenfalls dahingestellt bleiben.

### II. 3.8 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 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 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-Benutzungsbedingungen 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.

### III. Widerrufsvorbehalt zur Trassenpreisreduzierung im SGV

Die Aufnahme des Widerrufsvorbehaltes in Ziffer 3 des Tenors gemäß § 36 VwVfG war erforderlich. Für den Fall, dass der Gesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Entscheidung zur Förderung des Schienengüterverkehrs trafe, die Auswirkung auf die bei den Antragstellerinnen bis zum Jahr 2018 anfallenden Kosten hätte, würde sich das Ausgangsniveau der Gesamtkosten ggf. anders darstellen. Die Beschlusskammer ist einerseits vor dem Hintergrund der Feststellungen zur Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und andererseits vor dem Hintergrund aktueller Presseveröffentlichungen (z.B. WirtschaftsWoche, 02.02.2017; Handelsblatt, 16.05.2017; Verkehrsrundschau, 17.05.2017) der Auffassung, dass eine greifbare Möglichkeit dafür besteht, dass der Gesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kurzfristig eine Förderung des Schienengüterverkehrs beschließt. Hierdurch kann es ggf. erforderlich werden, die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten und / oder der Obergrenze der Gesamtkosten abzuändern. Das könnte z.B. durch die kurzfristige Erhöhung von Zuwendungen zum Zwecke der Reduzierung der Trassenentgelte erfolgen.

Die Beschlusskammer kann sich zwar gut vorstellen, dass der Bund, wenn er eine Förderung des Schienengüterverkehrs beschließt, die entsprechenden Mittel den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung stellen wird. So ist eine zielgerichtete Förderung des Schienengüterverkehrs möglich. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass der Bund eine andere Förderungsform wählt, die Auswirkungen auf die Kosten der Antragstellerinnen hat. Da die Fördermaßnahmen noch nicht endgültig abgesehen werden können, ist der Widerrufsvorbehalt weit gefasst. Die Entgeltgenehmigung soll der kurzfristigen Umsetzung nicht im Wege stehen, sondern kurzfristig an die neue Situation angepasst werden können, um die Förderung des Schienengüterverkehrs möglichst rasch umzusetzen. Soweit die gesetzgeberische Entscheidung die genehmigten Entgelte für das TPS 2019 nicht tangiert, ist der Tenor insoweit gegenstandslos. Dabei ist der Beschlusskammer bewusst, dass ein Widerruf des Beschlusses mit großer Wahrscheinlichkeit auch nach § 49 Abs. 2 VwVfG möglich sein wird. Der Widerrufsvorbehalt soll sicherstellen, dass der Widerruf in jedem Fall möglich ist.

Der Widerrufsvorbehalt verfolgt den legitimen Zweck, mögliche Anreize zur Steigerung des Anteils des schienengebundenen Güterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen durch eine Reduzierung der Trassenentgelte kurzfristig umzusetzen. Die Maßnahme ist dazu geeignet, weil sie sicherstellt, dass der Beschluss, so er denn der Absenkung entgegenstehen sollte, in jedem Fall widerrufen werden kann. Sie ist auch erforderlich, weil die Varianten, mit denen der Gesetzgeber oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Vorhaben zur „Trassenpreishalbierung“ umsetzen könnte, so vielfältig sind, dass eine abschließende Subsumtion unter die Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 VwVfG nicht möglich erscheint. Die Maßnahme ist auch verhältnismäßig, weil sie weder die Antragstellerinnen, noch die Hinzugezogenen und Zugangsberechtigten überproportional belastet. Vielmehr ist es das Ziel, eine staatliche Entlastung möglichst effektiv weiterreichen zu können. Hiervon profitieren alle Betroffenen. Die verminderte Rechtssicherheit fällt demgegenüber weniger ins Gewicht.



#### **IV. Widerrufsvorbehalt zur Festlegung der OGK**

Die Aufnahme des Widerrufsvorbehaltes in Ziffer 4 des Tenors gemäß § 36 VwVfG war erforderlich.

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, sind aktuell unter den Aktenzeichen 18 K 10766/17 und 18 K 11184/17 zwei Klagen beim Verwaltungsgericht Köln anhängig. Die Entscheidung ist daher nicht bestandskräftig.

Diese Unsicherheit hat die Beschlusskammer bereits bei ihrer Entscheidung über die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) vom 21.08.2017 dazu bewogen, einen Widerrufsvorbehalt für den Fall einer vom ursprünglichen Beschluss zum AGK abweichenden endgültigen Festlegung vorzusehen.

Für den Fall, dass sich – insbesondere im von den Unternehmen ITL Eisenbahngesellschaft mbH und SBB Cargo Deutschland GmbH betriebenen Verfahren 18 K 11184/17 – ergibt, dass das AGK zu hoch festgelegt wurde, kann auch die OGK zu hoch festgelegt worden sein. In der Folge besteht die Möglichkeit, dass auch der Beschluss zum OGK abzuändern ist. Diese Möglichkeit hat wiederum zur Folge, dass sich dann die zu Ziffern 1 bis 4 des Tenors getroffene Genehmigung als falsch darstellt. Der Widerrufsvorbehalt stellt sicher, dass eine effektive Korrektur der Festlegung erfolgen kann.

Dabei ist der Beschlusskammer bewusst, dass eine Rücknahme des Beschlusses für den beschriebenen Fall mit großer Wahrscheinlichkeit nach § 48 Abs. 1 VwVfG möglich sein wird. Der Widerrufsvorbehalt soll die Möglichkeit des Widerrufs in erster Linie unterstützen und transparent darstellen.

Der Widerrufsvorbehalt verfolgt den legitimen Zweck, einem rechtskräftig festgelegten AGK und einer diesem folgenden OGK, die die Regelungen des ERegG einhält, möglichst schnell und effektiv Geltung zu verschaffen, indem die Möglichkeit zum Widerruf der Festlegung der Entgelte gestärkt wird. Die Maßnahme ist dazu geeignet, weil sie sicherstellt, dass der Beschluss widerrufen werden kann und sich alle Betroffenen auch darauf einstellen können. Sie ist erforderlich, weil keine mildereren Maßnahmen ersichtlich sind, die diese Sicherstellung gleichermaßen leisten könnten. Die Maßnahme ist auch verhältnismäßig, weil sie weder die Antragstellerinnen, noch die Hinzugezogenen und Zugangsberechtigten überproportional belastet. Vielmehr verfolgt die Maßnahme das Ziel, die Vorgaben des ERegG möglichst umfassend und effektiv umzusetzen. Hiervon profitieren langfristig alle Betroffenen. Die verminderte Rechtssicherheit fällt demgegenüber weniger ins Gewicht.

## **V. Kosten**

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

## **VI. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz 1, 50667 Köln erhoben werden. Ein Vorverfahren findet nicht statt (§ 68 Abs. 4 Satz 2 ERegG).

Die Klage ist schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder in elektronischer Form nach Maßgabe der ERVVO VG/FG zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Im Fall der elektronischen Einreichung nach Maßgabe der ERVVO VG/FG bedarf es keiner Abschriften.

Eine Klage hat keine aufschiebende Wirkung (§ 68 Abs. 4 Satz 1 ERegG).

Bonn, den 17.01.2018

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Prof. Dr. Otte

Balzer

Dr. Geers

3 Anlagen

## **Anlagen**

### **Anlage 1 – Genehmigte Entgeltliste**

Entsprechend

*Anlage 6.2 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2019*

*Liste der Entgelte*

**Entgelte Schienengüterverkehr**

| Segment                              | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten |            | Stornierungsentgelt |            |
|--------------------------------------|-----------------------|-------------------|--|----------------|------------|---------------------|------------|
|                                      |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] | 5-30 Tage      |            | 24h-4 Tage          | < 24h      |
|                                      |                       |                   |  | [EUR/Trkm]     | [EUR/Trkm] | [EUR/Trkm]          | [EUR/Trkm] |
| Standard                             | 2,91                  | 1,378             | 1,532                                  | 0,03           | 0,27       | 0,54                | 1,45       |
| Sehr schwer                          | 4,16                  | 2,414             | 1,746                                  | 0,03           | 0,30       | 0,61                | 1,62       |
| Gefahrgutganzzug                     | 3,56                  | 1,378             | 2,182                                  | 0,03           | 0,37       | 0,74                | 1,97       |
| Gefahrgutgüternahverkehrszug         | 1,94                  | 0,859             | 1,081                                  | 0,03           | 0,20       | 0,41                | 1,09       |
| Güternahverkehr                      | 1,73                  | 0,859             | 0,871                                  | 0,03           | 0,17       | 0,34                | 0,91       |
| Lokfahrt                             | 1,73                  | 0,668             | 1,062                                  | 0,03           | 0,19       | 0,39                | 1,03       |
| Standard Z-Flex                      | 2,81                  | 1,378             | 1,432                                  | 0,03           | 0,26       | 0,51                | 1,37       |
| Sehr schwer Z-Flex                   | 4,06                  | 2,414             | 1,646                                  | 0,03           | 0,29       | 0,58                | 1,54       |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex              | 3,46                  | 1,378             | 2,082                                  | 0,03           | 0,35       | 0,71                | 1,89       |
| Gefahrgutgüternahverkehrszug Z-Flex  | 1,84                  | 0,859             | 0,981                                  | 0,03           | 0,19       | 0,38                | 1,01       |
| Güternahverkehr Z-Flex               | 1,63                  | 0,859             | 0,771                                  | 0,03           | 0,16       | 0,31                | 0,83       |
| Standard R-Flex                      | 2,81                  | 1,378             | 1,432                                  | 0,03           | 0,26       | 0,51                | 1,37       |
| Sehr schwer R-Flex                   | 4,06                  | 2,414             | 1,646                                  | 0,03           | 0,29       | 0,58                | 1,54       |
| Gefahrgutganzzug R-Flex              | 3,46                  | 1,378             | 2,082                                  | 0,03           | 0,35       | 0,71                | 1,89       |
| Gefahrgutgüternahverkehrszug R-Flex  | 1,84                  | 0,859             | 0,981                                  | 0,03           | 0,19       | 0,38                | 1,01       |
| Güternahverkehr R-Flex               | 1,63                  | 0,859             | 0,771                                  | 0,03           | 0,16       | 0,31                | 0,83       |
| Standard Express                     | 4,91                  | 1,378             | 3,532                                  | 0,03           | 0,57       | 1,14                | 3,05       |
| Gefahrgutganzzug Express             | 5,56                  | 1,378             | 4,182                                  | 0,03           | 0,67       | 1,34                | 3,57       |
| Gefahrgutgüternahverkehrszug Express | 3,94                  | 0,859             | 3,081                                  | 0,03           | 0,50       | 1,01                | 2,69       |
| Güternahverkehr Express              | 3,73                  | 0,859             | 2,871                                  | 0,03           | 0,47       | 0,94                | 2,51       |

**Entgelte Schienengüterverkehr**

| Segment                                       | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|---|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|   |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|   |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Standard Schnell                              | 3,41                  | 1,378             | 2,032                                  | 0,03                         | 0,35                    | 0,69                     | 1,85                |
| Gefahrgutganzzug Schnell                      | 4,06                  | 1,378             | 2,682                                  | 0,03                         | 0,44                    | 0,89                     | 2,37                |
| Gefahrgutgüternahmeverkehrszug Schnell        | 2,44                  | 0,859             | 1,581                                  | 0,03                         | 0,28                    | 0,56                     | 1,49                |
| Güternahmeverkehr Schnell                     | 2,23                  | 0,859             | 1,371                                  | 0,03                         | 0,25                    | 0,49                     | 1,31                |
| Standard Z-Flex Express                       | 4,81                  | 1,378             | 3,432                                  | 0,03                         | 0,56                    | 1,11                     | 2,97                |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex Express               | 5,46                  | 1,378             | 4,082                                  | 0,03                         | 0,65                    | 1,31                     | 3,49                |
| Gefahrgutgüternahmeverkehrszug Z-Flex Express | 3,84                  | 0,859             | 2,981                                  | 0,03                         | 0,49                    | 0,98                     | 2,61                |
| Güternahmeverkehr Z-Flex Express              | 3,63                  | 0,859             | 2,771                                  | 0,03                         | 0,46                    | 0,91                     | 2,43                |
| Standard Z-Flex Schnell                       | 3,31                  | 1,378             | 1,932                                  | 0,03                         | 0,33                    | 0,66                     | 1,77                |
| Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell               | 3,96                  | 1,378             | 2,582                                  | 0,03                         | 0,43                    | 0,86                     | 2,29                |
| Gefahrgutgüternahmeverkehrszug Z-Flex Schnell | 2,34                  | 0,859             | 1,481                                  | 0,03                         | 0,26                    | 0,53                     | 1,41                |
| Güternahmeverkehr Z-Flex Schnell              | 2,13                  | 0,859             | 1,271                                  | 0,03                         | 0,23                    | 0,46                     | 1,23                |
| Standard R-Flex Express                       | 4,81                  | 1,378             | 3,432                                  | 0,03                         | 0,56                    | 1,11                     | 2,97                |
| Gefahrgutganzzug R-Flex Express               | 5,46                  | 1,378             | 4,082                                  | 0,03                         | 0,65                    | 1,31                     | 3,49                |
| Gefahrgutgüternahmeverkehrszug R-Flex Express | 3,84                  | 0,859             | 2,981                                  | 0,03                         | 0,49                    | 0,98                     | 2,61                |
| Güternahmeverkehr R-Flex Express              | 3,63                  | 0,859             | 2,771                                  | 0,03                         | 0,46                    | 0,91                     | 2,43                |
| Standard R-Flex Schnell                       | 3,31                  | 1,378             | 1,932                                  | 0,03                         | 0,33                    | 0,66                     | 1,77                |
| Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell               | 3,96                  | 1,378             | 2,582                                  | 0,03                         | 0,43                    | 0,86                     | 2,29                |
| Gefahrgutgüternahmeverkehrszug R-Flex Schnell | 2,34                  | 0,859             | 1,481                                  | 0,03                         | 0,26                    | 0,53                     | 1,41                |
| Güternahmeverkehr R-Flex Schnell              | 2,13                  | 0,859             | 1,271                                  | 0,03                         | 0,23                    | 0,46                     | 1,23                |

**Entgelte Schienenpersonennahverkehr**

| Segment                          | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|----------------------------------|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|                                  |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|                                  |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Lastfahrt Baden-Württemberg      | 5,208                 | 0,710             | 4,498                                  | 0,03                         | 0,71                    | 1,41                     | 3,76                |
| Lastfahrt Bayern                 | 5,079                 | 0,710             | 4,369                                  | 0,03                         | 0,69                    | 1,37                     | 3,66                |
| Lastfahrt Berlin                 | 5,509                 | 0,710             | 4,799                                  | 0,03                         | 0,75                    | 1,50                     | 4,00                |
| Lastfahrt Brandenburg            | 5,629                 | 0,710             | 4,919                                  | 0,03                         | 0,77                    | 1,54                     | 4,10                |
| Lastfahrt Bremen                 | 5,539                 | 0,710             | 4,829                                  | 0,03                         | 0,75                    | 1,51                     | 4,03                |
| Lastfahrt Hamburg                | 4,864                 | 0,710             | 4,154                                  | 0,03                         | 0,65                    | 1,31                     | 3,49                |
| Lastfahrt Hessen                 | 4,970                 | 0,710             | 4,260                                  | 0,03                         | 0,67                    | 1,34                     | 3,57                |
| Lastfahrt Mecklenburg-Vorpommern | 5,492                 | 0,710             | 4,782                                  | 0,03                         | 0,75                    | 1,50                     | 3,99                |
| Lastfahrt Niedersachsen          | 5,278                 | 0,710             | 4,568                                  | 0,03                         | 0,72                    | 1,43                     | 3,82                |
| Lastfahrt Nordrhein-Westfalen    | 5,063                 | 0,710             | 4,353                                  | 0,03                         | 0,68                    | 1,37                     | 3,64                |
| Lastfahrt Rheinland-Pfalz        | 5,250                 | 0,710             | 4,540                                  | 0,03                         | 0,71                    | 1,42                     | 3,79                |
| Lastfahrt Saarland               | 5,373                 | 0,710             | 4,663                                  | 0,03                         | 0,73                    | 1,46                     | 3,89                |
| Lastfahrt Sachsen                | 5,312                 | 0,710             | 4,602                                  | 0,03                         | 0,72                    | 1,44                     | 3,84                |
| Lastfahrt Sachsen-Anhalt         | 5,268                 | 0,710             | 4,558                                  | 0,03                         | 0,71                    | 1,43                     | 3,81                |
| Lastfahrt Schleswig-Holstein     | 5,377                 | 0,710             | 4,667                                  | 0,03                         | 0,73                    | 1,46                     | 3,90                |
| Lastfahrt Thüringen              | 5,321                 | 0,710             | 4,611                                  | 0,03                         | 0,72                    | 1,44                     | 3,85                |

**Entgelte Schienenpersonennahverkehr**

| Segment                          | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten |            | Stornierungsentgelt |            |
|----------------------------------|-----------------------|-------------------|--|----------------|------------|---------------------|------------|
|                                  |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] | 5-30 Tage      |            | 24h-4 Tage          | < 24h      |
|                                  |                       |                   |  | [EUR/Trkm]     | [EUR/Trkm] | [EUR/Trkm]          | [EUR/Trkm] |
| Leerfahrt Baden-Württemberg      | 2,986                 | 0,668             | 2,318                                  | 0,03           | 0,38       | 0,77                | 2,04       |
| Leerfahrt Bayern                 | 3,029                 | 0,668             | 2,361                                  | 0,03           | 0,39       | 0,78                | 2,08       |
| Leerfahrt Berlin                 | 3,156                 | 0,668             | 2,488                                  | 0,03           | 0,41       | 0,82                | 2,18       |
| Leerfahrt Brandenburg            | 3,372                 | 0,668             | 2,704                                  | 0,03           | 0,44       | 0,88                | 2,35       |
| Leerfahrt Bremen                 | 3,111                 | 0,668             | 2,443                                  | 0,03           | 0,40       | 0,80                | 2,14       |
| Leerfahrt Hamburg                | 2,973                 | 0,668             | 2,305                                  | 0,03           | 0,38       | 0,76                | 2,03       |
| Leerfahrt Hessen                 | 3,080                 | 0,668             | 2,412                                  | 0,03           | 0,40       | 0,79                | 2,12       |
| Leerfahrt Mecklenburg-Vorpommern | 3,256                 | 0,668             | 2,588                                  | 0,03           | 0,42       | 0,85                | 2,26       |
| Leerfahrt Niedersachsen          | 3,328                 | 0,668             | 2,660                                  | 0,03           | 0,43       | 0,87                | 2,32       |
| Leerfahrt Nordrhein-Westfalen    | 3,004                 | 0,668             | 2,336                                  | 0,03           | 0,39       | 0,77                | 2,06       |
| Leerfahrt Rheinland-Pfalz        | 2,905                 | 0,668             | 2,237                                  | 0,03           | 0,37       | 0,74                | 1,98       |
| Leerfahrt Saarland               | 2,629                 | 0,668             | 1,961                                  | 0,03           | 0,33       | 0,66                | 1,76       |
| Leerfahrt Sachsen                | 3,103                 | 0,668             | 2,435                                  | 0,03           | 0,40       | 0,80                | 2,14       |
| Leerfahrt Sachsen-Anhalt         | 3,126                 | 0,668             | 2,458                                  | 0,03           | 0,40       | 0,81                | 2,15       |
| Leerfahrt Schleswig-Holstein     | 2,986                 | 0,668             | 2,318                                  | 0,03           | 0,38       | 0,77                | 2,04       |
| Leerfahrt Thüringen              | 3,165                 | 0,668             | 2,497                                  | 0,03           | 0,41       | 0,82                | 2,19       |



**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| Segment                            | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|------------------------------------|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|                                    |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|                                    |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Basic                              | 4,66                  | 1,239             | 3,421                                  | 0,02                         | 0,54                    | 1,08                     | 2,89                |
| Basic Express                      | 6,66                  | 1,239             | 5,421                                  | 0,02                         | 0,84                    | 1,68                     | 4,49                |
| Nacht                              | 2,62                  | 1,239             | 1,381                                  | 0,02                         | 0,24                    | 0,47                     | 1,25                |
| Nacht Express                      | 4,62                  | 1,239             | 3,381                                  | 0,02                         | 0,54                    | 1,07                     | 2,85                |
| Charter/Nostalgie                  | 2,11                  | 0,710             | 1,400                                  | 0,03                         | 0,24                    | 0,48                     | 1,28                |
| Punkt-zu-Punkt                     | 3,82                  | 1,239             | 2,581                                  | 0,02                         | 0,41                    | 0,83                     | 2,21                |
| Leer-/Lokfahrt                     | 2,11                  | 0,668             | 1,442                                  | 0,02                         | 0,25                    | 0,50                     | 1,34                |
| Leer-/Lokfahrt Express             | 4,11                  | 0,668             | 3,442                                  | 0,02                         | 0,55                    | 1,10                     | 2,94                |
| Metro Tag Min (bis inkl. 100 km/h) | 5,23                  | 1,239             | 3,991                                  | 0,02                         | 0,63                    | 1,25                     | 3,34                |
| Metro Tag Mittel (101 km/h)        | 5,34                  | 1,239             | 4,101                                  | 0,02                         | 0,64                    | 1,29                     | 3,43                |
| Metro Tag Mittel (102 km/h)        | 5,45                  | 1,239             | 4,211                                  | 0,02                         | 0,66                    | 1,32                     | 3,52                |
| Metro Tag Mittel (103 km/h)        | 5,56                  | 1,239             | 4,321                                  | 0,02                         | 0,68                    | 1,35                     | 3,60                |
| Metro Tag Mittel (104 km/h)        | 5,67                  | 1,239             | 4,431                                  | 0,02                         | 0,69                    | 1,39                     | 3,69                |
| Metro Tag Mittel (105 km/h)        | 5,78                  | 1,239             | 4,541                                  | 0,02                         | 0,71                    | 1,42                     | 3,78                |
| Metro Tag Mittel (106 km/h)        | 5,89                  | 1,239             | 4,651                                  | 0,02                         | 0,73                    | 1,45                     | 3,87                |
| Metro Tag Mittel (107 km/h)        | 6,00                  | 1,239             | 4,761                                  | 0,02                         | 0,74                    | 1,49                     | 3,96                |
| Metro Tag Mittel (108 km/h)        | 6,12                  | 1,239             | 4,881                                  | 0,02                         | 0,76                    | 1,52                     | 4,05                |
| Metro Tag Mittel (109 km/h)        | 6,23                  | 1,239             | 4,991                                  | 0,02                         | 0,78                    | 1,55                     | 4,14                |
| Metro Tag Mittel (110 km/h)        | 6,34                  | 1,239             | 5,101                                  | 0,02                         | 0,79                    | 1,59                     | 4,23                |
| Metro Tag Mittel (111 km/h)        | 6,45                  | 1,239             | 5,211                                  | 0,02                         | 0,81                    | 1,62                     | 4,32                |
| Metro Tag Mittel (112 km/h)        | 6,56                  | 1,239             | 5,321                                  | 0,02                         | 0,83                    | 1,65                     | 4,41                |
| Metro Tag Mittel (113 km/h)        | 6,67                  | 1,239             | 5,431                                  | 0,02                         | 0,84                    | 1,69                     | 4,49                |
| Metro Tag Mittel (114 km/h)        | 6,78                  | 1,239             | 5,541                                  | 0,02                         | 0,86                    | 1,72                     | 4,58                |

**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| Segment                     | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon      |                          | Fahrplankosten |            | Stornierungsentgelt |            |
|-----------------------------|-----------------------|------------|--------------------------|----------------|------------|---------------------|------------|
|                             |                       | uKZ        | Vollkosten-<br>aufschlag | 5-30 Tage      |            | 24h-4 Tage          | < 24h      |
|                             |                       | [EUR/Trkm] | [EUR/Trkm]               | [EUR/Trkm]     | [EUR/Trkm] | [EUR/Trkm]          | [EUR/Trkm] |
| Metro Tag Mittel (115 km/h) | 6,89                  | 1,239      | 5,651                    | 0,02           | 0,88       | 1,75                | 4,67       |
| Metro Tag Mittel (116 km/h) | 7,01                  | 1,239      | 5,771                    | 0,02           | 0,89       | 1,79                | 4,76       |
| Metro Tag Mittel (117 km/h) | 7,12                  | 1,239      | 5,881                    | 0,02           | 0,91       | 1,82                | 4,85       |
| Metro Tag Mittel (118 km/h) | 7,23                  | 1,239      | 5,991                    | 0,02           | 0,93       | 1,85                | 4,94       |
| Metro Tag Mittel (119 km/h) | 7,34                  | 1,239      | 6,101                    | 0,02           | 0,94       | 1,89                | 5,03       |
| Metro Tag Mittel (120 km/h) | 7,45                  | 1,239      | 6,211                    | 0,02           | 0,96       | 1,92                | 5,12       |
| Metro Tag Mittel (121 km/h) | 7,56                  | 1,239      | 6,321                    | 0,02           | 0,98       | 1,95                | 5,21       |
| Metro Tag Mittel (122 km/h) | 7,67                  | 1,239      | 6,431                    | 0,02           | 0,99       | 1,99                | 5,29       |
| Metro Tag Mittel (123 km/h) | 7,78                  | 1,239      | 6,541                    | 0,02           | 1,01       | 2,02                | 5,38       |
| Metro Tag Mittel (124 km/h) | 7,89                  | 1,239      | 6,651                    | 0,02           | 1,03       | 2,05                | 5,47       |
| Metro Tag Mittel (125 km/h) | 8,01                  | 1,239      | 6,771                    | 0,02           | 1,04       | 2,09                | 5,56       |
| Metro Tag Mittel (126 km/h) | 8,12                  | 1,239      | 6,881                    | 0,02           | 1,06       | 2,12                | 5,65       |
| Metro Tag Mittel (127 km/h) | 8,23                  | 1,239      | 6,991                    | 0,02           | 1,08       | 2,15                | 5,74       |
| Metro Tag Mittel (128 km/h) | 8,34                  | 1,239      | 7,101                    | 0,02           | 1,09       | 2,19                | 5,83       |
| Metro Tag Mittel (129 km/h) | 8,45                  | 1,239      | 7,211                    | 0,02           | 1,11       | 2,22                | 5,92       |
| Metro Tag Mittel (130 km/h) | 8,56                  | 1,239      | 7,321                    | 0,02           | 1,13       | 2,25                | 6,01       |
| Metro Tag Mittel (131 km/h) | 8,67                  | 1,239      | 7,431                    | 0,02           | 1,14       | 2,29                | 6,09       |
| Metro Tag Mittel (132 km/h) | 8,78                  | 1,239      | 7,541                    | 0,02           | 1,16       | 2,32                | 6,18       |
| Metro Tag Mittel (133 km/h) | 8,89                  | 1,239      | 7,651                    | 0,02           | 1,18       | 2,35                | 6,27       |
| Metro Tag Mittel (134 km/h) | 9,01                  | 1,239      | 7,771                    | 0,02           | 1,19       | 2,39                | 6,36       |
| Metro Tag Mittel (135 km/h) | 9,12                  | 1,239      | 7,881                    | 0,02           | 1,21       | 2,42                | 6,45       |
| Metro Tag Mittel (136 km/h) | 9,23                  | 1,239      | 7,991                    | 0,02           | 1,23       | 2,45                | 6,54       |
| Metro Tag Mittel (137 km/h) | 9,34                  | 1,239      | 8,101                    | 0,02           | 1,24       | 2,49                | 6,63       |

**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| Segment                     | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|                             |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|                             |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Metro Tag Mittel (138 km/h) | 9,45                  | 1,239             | 8,211                                  | 0,02                         | 1,26                    | 2,52                     | 6,72                |
| Metro Tag Mittel (139 km/h) | 9,56                  | 1,239             | 8,321                                  | 0,02                         | 1,28                    | 2,55                     | 6,81                |
| Metro Tag Mittel (140 km/h) | 9,67                  | 1,239             | 8,431                                  | 0,02                         | 1,29                    | 2,59                     | 6,90                |
| Metro Tag Mittel (141 km/h) | 9,78                  | 1,239             | 8,541                                  | 0,02                         | 1,31                    | 2,62                     | 6,98                |
| Metro Tag Mittel (142 km/h) | 9,90                  | 1,239             | 8,661                                  | 0,02                         | 1,33                    | 2,65                     | 7,07                |
| Metro Tag Mittel (143 km/h) | 10,01                 | 1,239             | 8,771                                  | 0,02                         | 1,34                    | 2,69                     | 7,16                |
| Metro Tag Mittel (144 km/h) | 10,12                 | 1,239             | 8,881                                  | 0,02                         | 1,36                    | 2,72                     | 7,25                |
| Metro Tag Mittel (145 km/h) | 10,23                 | 1,239             | 8,991                                  | 0,02                         | 1,38                    | 2,75                     | 7,34                |
| Metro Tag Mittel (146 km/h) | 10,34                 | 1,239             | 9,101                                  | 0,02                         | 1,39                    | 2,79                     | 7,43                |
| Metro Tag Mittel (147 km/h) | 10,45                 | 1,239             | 9,211                                  | 0,02                         | 1,41                    | 2,82                     | 7,52                |
| Metro Tag Mittel (148 km/h) | 10,56                 | 1,239             | 9,321                                  | 0,02                         | 1,43                    | 2,85                     | 7,61                |
| Metro Tag Mittel (149 km/h) | 10,67                 | 1,239             | 9,431                                  | 0,02                         | 1,44                    | 2,89                     | 7,70                |
| Metro Tag Mittel (150 km/h) | 10,78                 | 1,239             | 9,541                                  | 0,02                         | 1,46                    | 2,92                     | 7,78                |
| Metro Tag Mittel (151 km/h) | 10,90                 | 1,239             | 9,661                                  | 0,02                         | 1,48                    | 2,95                     | 7,87                |
| Metro Tag Mittel (152 km/h) | 11,01                 | 1,239             | 9,771                                  | 0,02                         | 1,49                    | 2,99                     | 7,96                |
| Metro Tag Mittel (153 km/h) | 11,12                 | 1,239             | 9,881                                  | 0,02                         | 1,51                    | 3,02                     | 8,05                |
| Metro Tag Mittel (154 km/h) | 11,23                 | 1,239             | 9,991                                  | 0,02                         | 1,53                    | 3,05                     | 8,14                |
| Metro Tag Mittel (155 km/h) | 11,34                 | 1,239             | 10,101                                 | 0,02                         | 1,54                    | 3,09                     | 8,23                |
| Metro Tag Mittel (156 km/h) | 11,45                 | 1,239             | 10,211                                 | 0,02                         | 1,56                    | 3,12                     | 8,32                |
| Metro Tag Mittel (157 km/h) | 11,56                 | 1,239             | 10,321                                 | 0,02                         | 1,58                    | 3,15                     | 8,41                |
| Metro Tag Mittel (158 km/h) | 11,67                 | 1,239             | 10,431                                 | 0,02                         | 1,59                    | 3,19                     | 8,50                |
| Metro Tag Mittel (159 km/h) | 11,78                 | 1,239             | 10,541                                 | 0,02                         | 1,61                    | 3,22                     | 8,58                |
| Metro Tag Max (ab 160 km/h) | 11,90                 | 1,239             | 10,661                                 | 0,02                         | 1,63                    | 3,25                     | 8,67                |

**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| Segment                              | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|--------------------------------------|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|                                      |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|                                      |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Metro Tag Min Express (bis 100 km/h) | 7,23                  | 1,239             | 5,991                                  | 0,02                         | 0,93                    | 1,85                     | 4,94                |
| Metro Tag Mittel Express (101 km/h)  | 7,34                  | 1,239             | 6,101                                  | 0,02                         | 0,94                    | 1,89                     | 5,03                |
| Metro Tag Mittel Express (102 km/h)  | 7,45                  | 1,239             | 6,211                                  | 0,02                         | 0,96                    | 1,92                     | 5,12                |
| Metro Tag Mittel Express (103 km/h)  | 7,56                  | 1,239             | 6,321                                  | 0,02                         | 0,98                    | 1,95                     | 5,20                |
| Metro Tag Mittel Express (104 km/h)  | 7,67                  | 1,239             | 6,431                                  | 0,02                         | 0,99                    | 1,99                     | 5,29                |
| Metro Tag Mittel Express (105 km/h)  | 7,78                  | 1,239             | 6,541                                  | 0,02                         | 1,01                    | 2,02                     | 5,38                |
| Metro Tag Mittel Express (106 km/h)  | 7,89                  | 1,239             | 6,651                                  | 0,02                         | 1,03                    | 2,05                     | 5,47                |
| Metro Tag Mittel Express (107 km/h)  | 8,00                  | 1,239             | 6,761                                  | 0,02                         | 1,04                    | 2,09                     | 5,56                |
| Metro Tag Mittel Express (108 km/h)  | 8,12                  | 1,239             | 6,881                                  | 0,02                         | 1,06                    | 2,12                     | 5,65                |
| Metro Tag Mittel Express (109 km/h)  | 8,23                  | 1,239             | 6,991                                  | 0,02                         | 1,08                    | 2,15                     | 5,74                |
| Metro Tag Mittel Express (110 km/h)  | 8,34                  | 1,239             | 7,101                                  | 0,02                         | 1,09                    | 2,19                     | 5,83                |
| Metro Tag Mittel Express (111 km/h)  | 8,45                  | 1,239             | 7,211                                  | 0,02                         | 1,11                    | 2,22                     | 5,92                |
| Metro Tag Mittel Express (112 km/h)  | 8,56                  | 1,239             | 7,321                                  | 0,02                         | 1,13                    | 2,25                     | 6,01                |
| Metro Tag Mittel Express (113 km/h)  | 8,67                  | 1,239             | 7,431                                  | 0,02                         | 1,14                    | 2,29                     | 6,09                |
| Metro Tag Mittel Express (114 km/h)  | 8,78                  | 1,239             | 7,541                                  | 0,02                         | 1,16                    | 2,32                     | 6,18                |
| Metro Tag Mittel Express (115 km/h)  | 8,89                  | 1,239             | 7,651                                  | 0,02                         | 1,18                    | 2,35                     | 6,27                |
| Metro Tag Mittel Express (116 km/h)  | 9,01                  | 1,239             | 7,771                                  | 0,02                         | 1,19                    | 2,39                     | 6,36                |
| Metro Tag Mittel Express (117 km/h)  | 9,12                  | 1,239             | 7,881                                  | 0,02                         | 1,21                    | 2,42                     | 6,45                |
| Metro Tag Mittel Express (118 km/h)  | 9,23                  | 1,239             | 7,991                                  | 0,02                         | 1,23                    | 2,45                     | 6,54                |
| Metro Tag Mittel Express (119 km/h)  | 9,34                  | 1,239             | 8,101                                  | 0,02                         | 1,24                    | 2,49                     | 6,63                |
| Metro Tag Mittel Express (120 km/h)  | 9,45                  | 1,239             | 8,211                                  | 0,02                         | 1,26                    | 2,52                     | 6,72                |
| Metro Tag Mittel Express (121 km/h)  | 9,56                  | 1,239             | 8,321                                  | 0,02                         | 1,28                    | 2,55                     | 6,81                |
| Metro Tag Mittel Express (122 km/h)  | 9,67                  | 1,239             | 8,431                                  | 0,02                         | 1,29                    | 2,59                     | 6,89                |

**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| Segment                             | Entgelt<br>[EUR/Trkm] | davon             |  | Fahrplankosten<br>[EUR/Trkm] | Stornierungsentgelt     |                          |                     |
|-------------------------------------|-----------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
|                                     |                       | uKZ<br>[EUR/Trkm] | Vollkosten-<br>aufschlag<br>[EUR/Trkm] |                              | 5-30 Tage<br>[EUR/Trkm] | 24h-4 Tage<br>[EUR/Trkm] | < 24h<br>[EUR/Trkm] |
|                                     |                       |                   |  |                              |                         |                          |                     |
| Metro Tag Mittel Express (123 km/h) | 9,78                  | 1,239             | 8,541                                  | 0,02                         | 1,31                    | 2,62                     | 6,98                |
| Metro Tag Mittel Express (124 km/h) | 9,89                  | 1,239             | 8,651                                  | 0,02                         | 1,33                    | 2,65                     | 7,07                |
| Metro Tag Mittel Express (125 km/h) | 10,01                 | 1,239             | 8,771                                  | 0,02                         | 1,34                    | 2,69                     | 7,16                |
| Metro Tag Mittel Express (126 km/h) | 10,12                 | 1,239             | 8,881                                  | 0,02                         | 1,36                    | 2,72                     | 7,25                |
| Metro Tag Mittel Express (127 km/h) | 10,23                 | 1,239             | 8,991                                  | 0,02                         | 1,38                    | 2,75                     | 7,34                |
| Metro Tag Mittel Express (128 km/h) | 10,34                 | 1,239             | 9,101                                  | 0,02                         | 1,39                    | 2,79                     | 7,43                |
| Metro Tag Mittel Express (129 km/h) | 10,45                 | 1,239             | 9,211                                  | 0,02                         | 1,41                    | 2,82                     | 7,52                |
| Metro Tag Mittel Express (130 km/h) | 10,56                 | 1,239             | 9,321                                  | 0,02                         | 1,43                    | 2,85                     | 7,61                |
| Metro Tag Mittel Express (131 km/h) | 10,67                 | 1,239             | 9,431                                  | 0,02                         | 1,44                    | 2,89                     | 7,69                |
| Metro Tag Mittel Express (132 km/h) | 10,78                 | 1,239             | 9,541                                  | 0,02                         | 1,46                    | 2,92                     | 7,78                |
| Metro Tag Mittel Express (133 km/h) | 10,89                 | 1,239             | 9,651                                  | 0,02                         | 1,48                    | 2,95                     | 7,87                |
| Metro Tag Mittel Express (134 km/h) | 11,01                 | 1,239             | 9,771                                  | 0,02                         | 1,49                    | 2,99                     | 7,96                |
| Metro Tag Mittel Express (135 km/h) | 11,12                 | 1,239             | 9,881                                  | 0,02                         | 1,51                    | 3,02                     | 8,05                |
| Metro Tag Mittel Express (136 km/h) | 11,23                 | 1,239             | 9,991                                  | 0,02                         | 1,53                    | 3,05                     | 8,14                |
| Metro Tag Mittel Express (137 km/h) | 11,34                 | 1,239             | 10,101                                 | 0,02                         | 1,54                    | 3,09                     | 8,23                |
| Metro Tag Mittel Express (138 km/h) | 11,45                 | 1,239             | 10,211                                 | 0,02                         | 1,56                    | 3,12                     | 8,32                |
| Metro Tag Mittel Express (139 km/h) | 11,56                 | 1,239             | 10,321                                 | 0,02                         | 1,58                    | 3,15                     | 8,41                |
| Metro Tag Mittel Express (140 km/h) | 11,67                 | 1,239             | 10,431                                 | 0,02                         | 1,59                    | 3,19                     | 8,50                |
| Metro Tag Mittel Express (141 km/h) | 11,78                 | 1,239             | 10,541                                 | 0,02                         | 1,61                    | 3,22                     | 8,58                |
| Metro Tag Mittel Express (142 km/h) | 11,90                 | 1,239             | 10,661                                 | 0,02                         | 1,63                    | 3,25                     | 8,67                |
| Metro Tag Mittel Express (143 km/h) | 12,01                 | 1,239             | 10,771                                 | 0,02                         | 1,64                    | 3,29                     | 8,76                |
| Metro Tag Mittel Express (144 km/h) | 12,12                 | 1,239             | 10,881                                 | 0,02                         | 1,66                    | 3,32                     | 8,85                |
| Metro Tag Mittel Express (145 km/h) | 12,23                 | 1,239             | 10,991                                 | 0,02                         | 1,68                    | 3,35                     | 8,94                |

**Entgelte Schienenpersonenfernverkehr**

| <u>Segment</u>                      | <u>Entgelt</u> | <u>davon</u>      |  | <u>Fahrplankosten</u> | <u>Stornierungsentgelt</u> |                   |                   |                   |
|-------------------------------------|----------------|-------------------|--|-----------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                     |                | <u>uKZ</u>        | <u>Vollkosten-</u><br><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> | <u>[EUR/Trkm]</u> |
| Metro Tag Mittel Express (146 km/h) | 12,34          | 1,239             | 11,101                                 | 0,02                  | 1,69                       | 3,39              | 9,03              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (147 km/h) | 12,45          | 1,239             | 11,211                                 | 0,02                  | 1,71                       | 3,42              | 9,12              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (148 km/h) | 12,56          | 1,239             | 11,321                                 | 0,02                  | 1,73                       | 3,45              | 9,21              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (149 km/h) | 12,67          | 1,239             | 11,431                                 | 0,02                  | 1,74                       | 3,49              | 9,30              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (150 km/h) | 12,78          | 1,239             | 11,541                                 | 0,02                  | 1,76                       | 3,52              | 9,38              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (151 km/h) | 12,90          | 1,239             | 11,661                                 | 0,02                  | 1,78                       | 3,55              | 9,47              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (152 km/h) | 13,01          | 1,239             | 11,771                                 | 0,02                  | 1,79                       | 3,59              | 9,56              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (153 km/h) | 13,12          | 1,239             | 11,881                                 | 0,02                  | 1,81                       | 3,62              | 9,65              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (154 km/h) | 13,23          | 1,239             | 11,991                                 | 0,02                  | 1,83                       | 3,65              | 9,74              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (155 km/h) | 13,34          | 1,239             | 12,101                                 | 0,02                  | 1,84                       | 3,69              | 9,83              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (156 km/h) | 13,45          | 1,239             | 12,211                                 | 0,02                  | 1,86                       | 3,72              | 9,92              |                   |
| Metro Tag Mittel Express (157 km/h) | 13,56          | 1,239             | 12,321                                 | 0,02                  | 1,88                       | 3,75              | 10,01             |                   |
| Metro Tag Mittel Express (158 km/h) | 13,67          | 1,239             | 12,431                                 | 0,02                  | 1,89                       | 3,79              | 10,10             |                   |
| Metro Tag Mittel Express (159 km/h) | 13,78          | 1,239             | 12,541                                 | 0,02                  | 1,91                       | 3,82              | 10,18             |                   |
| Metro Tag Max Express (ab 160 km/h) | 13,90          | 1,239             | 12,661                                 | 0,02                  | 1,93                       | 3,85              | 10,27             |                   |

Anlage 2 – Mastermodell mit Adjustierungen der Beschlusskammer

| Segment\input               | nachgefr. Menge in Trkm | Anteil an Verkehrsart | Grenzkosten pro Trkm | Elastizität | Endkundenelastizität | Pkm/Trkm   | Umsatz/Pkm   | Umsatz je Trkm | Anteil Preis am Umsatz je Trkm | Quotient Umsatz je Trkm/Endkundenelastizität | Erlös pro Segment:   | Preis je Trkm (neu)   |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------|----------------------|------------|--------------|----------------|--------------------------------|--|----------------------|-----------------------|
| <b>Güterverkehr</b>         |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  |                      |                       |
| Lokfahrt                    | 23.845.082              | 9%                    | 0,668                |             |                      |            |              |                |                                | 10,283                                       | 41.143.959           | 1,73                  |
| Schwerer Zug                | 5.016.478               | 2%                    | 2,414                | - 0,245     | -1,32                |            |              | 22,40          | 0,186                          | 16,970                                       | 20.867.163           | 4,16                  |
| Gefahrgutzug                | 23.463.816              | 9%                    | 1,378                | - 0,168     | -1,06                |            |              | 22,40          | 0,159                          | 21,212                                       | 83.533.789           | 3,56                  |
| Gefahrgutgüternahmeverkehr  | 237.008                 | 0%                    | 0,859                | - 0,184     | -1,49                |            |              | 15,68          | 0,124                          | 10,531                                       | 460.299              | 1,94                  |
| Güternahmeverkehr           | 5.117.652               | 2%                    | 0,859                | - 0,205     | -1,86                |            |              | 15,68          | 0,110                          | 8,425  | 8.830.351            | 1,73                  |
| Standardzug                 | 208.870.843             | 78%                   | 1,378                | - 0,195     | -1,50                |            |              | 22,40          | 0,130                          | 14,933                                       | 608.699.372          | 2,91                  |
| ZF 120                      | 40.000.000              | 15%                   |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 4.000.000            | 0,10                  |
| RF 120                      | 5.000.000               | 2%                    |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 500.000              | 0,10                  |
| Schnell                     | 5.000.000               | 2%                    |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 2.500.000            | 0,50                  |
| Express                     | 500.000                 | 0%                    |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 1.000.000            | 2,00                  |
| <b>Summe</b>                | <b>266.550.878</b>      | <b>100%</b>           | <b>1,324</b>         |             |                      |            |              | <b>20,3</b>    | <b>0,134</b>                   | <b>14,979</b>                                | <b>762.534.933</b>   | <b>2,86</b>           |
| <b>Nahverkehr</b>           |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  |                      |                       |
| Lastsegment                 | 642.999.894             | 97%                   |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 3.351.923.984        | 5,21                  |
| Leer/Lokfahrt               | 17.305.707              | 3%                    |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 53.232.353           | 3,08                  |
| <b>Summe</b>                | <b>660.305.601</b>      | <b>100%</b>           |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | <b>3.405.156.338</b> | <b>5,16</b>           |
| <b>Fernverkehr</b>          |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  |                      |                       |
| Metro <100 km/h             |                         | 28%                   | 1,239                | - 0,135     | - 0,528              | 221        | 0,093        | 20,47          | 0,255                          | 38,760                                       |                      | 5,23                  |
| Metro >160 km/h             |                         | 36%                   | 1,239                | - 0,115     | - 0,435              | 397        | 0,113        | 45,06          | 0,264                          | 103,596                                      |                      | 11,90                 |
| Basic                       |                         | 27%                   | 1,239                | - 0,140     | - 0,559              | 201        | 0,093        | 18,61          | 0,251                          | 33,279                                       |                      | 4,66                  |
| Nacht                       |                         | 5%                    | 1,239                | - 0,195     | - 0,609              | 88         | 0,093        | 8,19           | 0,320                          | 13,433                                       |                      | 2,62                  |
| Charter                     | 350.150                 | 0%                    | 0,710                | - 0,155     | - 0,661              | 97         | 0,093        | 8,98           | 0,235                          | 13,580                                       | 737.600              | 2,11                  |
| Punkt-zu-Punkt              |                         | 0%                    | 1,239                | - 0,152     | - 0,642              | 272        | 0,059        | 16,09          | 0,237                          | 25,082                                       |                      | 3,82                  |
| Leer/Lokfahrt               |                         | 4%                    | 0,668                |             |                      |            |              |                |                                | 13,987                                       |                      | 2,11                  |
| Express                     |                         | 0%                    |                      |             |                      |            |              |                |                                |  |                      | 2,00                  |
| <b>Summe</b>                |                         | <b>100%</b>           | <b>1,214</b>         |             |                      | <b>275</b> | <b>0,100</b> |                |                                |  |                      | <b>7,25</b>           |
| <b>Initiale Anpassungen</b> |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 5.227.939.956        | Zielerlös nach BK     |
| <b>Folgeanpassungen</b>     |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | 5.225.957.702        | Zielerlös nach Antrag |
|                             |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | -0,1029              | Lambda nach BK        |
|                             |                         |                       |                      |             |                      |            |              |                |                                |  | -0,0991              | Lambda nach Antrag    |

Abbildung 3 – Anpassungen und Folgeanpassungen Mastermodell

Anlage 3 – Mastermodell im Genehmigungsantrag

|    | A                          | B                       | C                     | D                    | E           | F                    | G        | H          | I              | J                              | K  | L                  | M                   |
|----|----------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------|----------------------|----------|------------|----------------|--------------------------------|--|--------------------|---------------------|
|    | Segmente\input             | nachgefr. Menge in Trkm | Anteil an Verkehrsart | Grenzkosten pro Trkm | Elastizität | Endkundenelastizität | Pkm/Trkm | Umsatz/Pkm | Umsatz je Trkm | Anteil Preis am Umsatz je Trkm | Quotient Umsatz je Trkm/Endkundenelastizität | Erlös pro Segment: | Preis je Trkm (neu) |
| 2  | <b>Güterverkehr</b>        |                         |                       |                      |             |                      |          |            |                |                                |  |                    |                     |
| 3  | Lokfahrt                   | 23.845.082              | 9%                    | 0,668                |             |                      |          |            |                |                                | 10,354                                       | 40.387.300         | 1,69                |
| 4  | Schwerer Zug               | 5.016.478               | 2%                    | 2,414                | - 0,241     | -1,32                |          |            | 22,40          | 0,183                          | 16,970                                       | 20.546.521         | 4,10                |
| 5  | Gefahrgutzug               | 23.463.816              | 9%                    | 1,378                | - 0,164     | -1,06                |          |            | 22,40          | 0,155                          | 21,212                                       | 81.659.094         | 3,48                |
| 6  | Gefahrgutgüternahmeverkehr | 237.008                 | 0%                    | 0,859                | - 0,181     | -1,49                |          |            | 15,68          | 0,121                          | 10,531                                       | 450.898            | 1,90                |
| 7  | Güternahmeverkehr          | 5.117.652               | 2%                    | 0,859                | - 0,201     | -1,86                |          |            | 15,68          | 0,108                          | 8,425  | 8.667.957          | 1,69                |
| 8  | Standardzug                | 208.870.843             | 78%                   | 1,378                | - 0,180     | -1,32                |          |            | 22,40          | 0,137                          | 16,970                                       | 639.101.458        | 3,06                |
| 9  | ZF 120                     | 40.000.000              | 15%                   |                      |             |                      |          |            |                |                                |  | 4.000.000          | 0,10                |
| 10 | RF 120                     | 5.000.000               | 2%                    |                      |             |                      |          |            |                |                                |  | 500.000            | 0,10                |
| 11 | Schnell                    | 5.000.000               | 2%                    |                      |             |                      |          |            |                |                                |  | 2.500.000          | 0,50                |
| 12 | Express                    | 500.000                 | 0%                    |                      |             |                      |          |            |                |                                |  | 1.000.000          | 2,00                |
| 13 | Summe                      | 266.550.878             | 100%                  | 1,324                |             |                      |          |            | 20,3           | 0,139                          | 16,581                                       | 789.813.228        | 2,96                |
| 14 |                            |                         |                       |                      |             |                      |          |            |                |                                |  |                    |                     |
| 15 | <b>Nahverkehr</b>          |                         |                       |                      |             |                      |          |            |                |                                |  |                    |                     |
| 16 | Lastsegment                | 642.999.894             | 97%                   | 0,710                |             | -0,339               |          |            | 15,40          | 0,339                          | 45,443                                       | 3.351.923.984      | 5,21                |
| 17 | Leer/Lokfahrt              | 17.305.707              | 3%                    | 0,668                |             |                      |          |            |                |                                | 24,302                                       | 53.232.353         | 3,08                |
| 18 | Summe                      | 660.305.601             | 100%                  |                      |             |                      |          |            |                |                                |  | 3.405.156.338      | 5,16                |
| 19 |                            |                         |                       | 0,709                |             |                      |          |            |                |                                | 44,889                                       |                    |                     |
| 20 | <b>Fernverkehr</b>         |                         |                       |                      |             |                      |          |            |                |                                |  |                    |                     |
| 21 | Metro <100 km/h            |                         | 28%                   | 1,239                | - 0,131     | - 0,528              | 221      | 0,093      | 20,47          | 0,248                          | 38,760                                       |                    | 5,08                |
| 22 | Metro >160 km/h            |                         | 36%                   | 1,239                | - 0,111     | - 0,435              | 397      | 0,113      | 45,06          | 0,255                          | 103,596                                      |                    | 11,51               |
| 23 | Basic                      |                         | 27%                   | 1,239                | - 0,136     | - 0,559              | 201      | 0,093      | 18,61          | 0,244                          | 33,279                                       |                    | 4,54                |
| 24 | Nacht                      |                         | 5%                    | 1,239                | - 0,191     | - 0,609              | 88       | 0,093      | 8,19           | 0,314                          | 13,433                                       |                    | 2,57                |
| 25 | Charter                    | 350.150                 | 0%                    | 0,710                | - 0,138     | - 0,661              | 131      | 0,093      | 12,09          | 0,209                          | 18,300                                       | 883.464            | 2,52                |
| 26 | Punkt-zu-Punkt             |                         | 0%                    | 1,239                | - 0,142     | - 0,642              | 201      | 0,093      | 18,61          | 0,221                          | 29,003                                       |                    | 4,11                |
| 27 | Leer/Lokfahrt              |                         | 4%                    | 0,668                |             |                      |          |            |                |                                | 18,723                                       |                    | 2,52                |
| 28 | Express                    |                         | 0%                    |                      |             | 0,4848               |          |            | 27,4           |                                | 58,771                                       |                    | 2,00                |
| 29 | Summe                      |                         | 100%                  | 1,214                |             |                      | 275      | 0,100      |                |                                |  |                    | 7,05                |

Abbildung 4 – Mastermodell im Genehmigungsantrag