

**Möglichkeiten zur Stärkung des  
Einzelwagenverkehrs im Rahmen der  
Richtlinie 2012/34/EU  
– die Ausgangslage in Deutschland und  
Österreich**

# Gliederung

- I. Einzelwagenverkehr – Bedeutung und praktische Probleme
  
- II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen
  1. Umsetzung der Richtlinie in Österreich
  2. Umsetzung der Richtlinie in Deutschland
  
- III. Zusammenfassende Beurteilung

# I. Einzelwagenverkehr – Bedeutung und praktische Probleme

- **Definition:** Einzelwagenverkehr  
= Eisenbahngüterverkehr, der **nicht in Ganzzügen** abgewickelt wird
- **Bedeutung:**
  - „letzte Meile“
  - Anbindung der einzelnen Endkunden und der „Fläche“



## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### Art. 31 Abs. 3 UA 1 der Richtlinie 2012/34/EU:

„Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das **Entgelt** für das Mindestzugangspaket und **für den Zugang zu Infrastrukturen**, durch die **Serviceeinrichtungen angebunden** werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die **unmittelbar** aufgrund des **Zugbetriebs** anfallen.“

➔ Detaillierte Regelung der Modalitäten der Kostenberechnung durch die **Verordnung 2015/909/EU**

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

**Art. 31 Abs. 4** der Richtlinie **2012/34/EU** :

„Die Weegeentgelte nach Absatz 3 können einen **Entgeltbestandteil** umfassen, der die **Knappheit der Fahrwegkapazität** auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der **Überlastung** widerspiegelt.“

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### Art. 31 Abs. 5 der Richtlinie 2012/34/EU:

„Die **Wegeentgelte** nach Absatz 3 können **geändert** werden, um den Kosten **umweltbezogener Auswirkungen** aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen **differenziert** werden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte erlässt die Kommission **Durchführungsmaßnahmen** mit Modalitäten für die Anwendung der **Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen** einschließlich der Anwendungsdauer und mit Bestimmungen, die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die **Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets** berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und **der Zugzusammensetzung** und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen. Sie dürfen **weder** zu einer **unzulässigen Wettbewerbsverzerrung** zwischen den Eisenbahnunternehmen führen **noch** die **allgemeine Wettbewerbsfähigkeit** des Eisenbahnsektors **beeinträchtigen**.

Jede derartige Änderung von Wegeentgelten, die dazu dient, den Kosten von Lärmauswirkungen Rechnung zu tragen, **unterstützt** die **Nachrüstung von Wagen mit** der wirtschaftlich sinnvollsten verfügbaren **geräuscharmen Bremstechnik**. Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch **nur dann zulässig**, wenn auch im **Straßengüterverkehr** in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt. Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten **zu zusätzlichen Erlösen**, so entscheiden die **Mitgliedstaaten über deren Verwendung**. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Informationen aufbewahrt werden, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.“

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU:

„Um eine **volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten** zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der **Markt dies tragen** kann, **Aufschläge** auf der Grundlage **effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze** erheben, wobei die bestmögliche **Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes** zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch **nicht die Nutzung** der Fahrwege **durch Marktsegmente ausschließen**, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Bevor die **Mitgliedstaaten** solche **Aufschläge genehmigen**, stellen sie sicher, dass die **Infrastrukturbetreiber prüfen**, inwieweit die **Aufschläge** für bestimmte Marktsegmente **relevant** sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: **Güterverkehrsdienste**, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.

Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter **untergliedern**.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente **keine Aufschläge** auf. Die Liste der Marktsegmente wird in den **Schienenetz-Nutzungsbedingungen** veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Liste gemäß Artikel 56.“

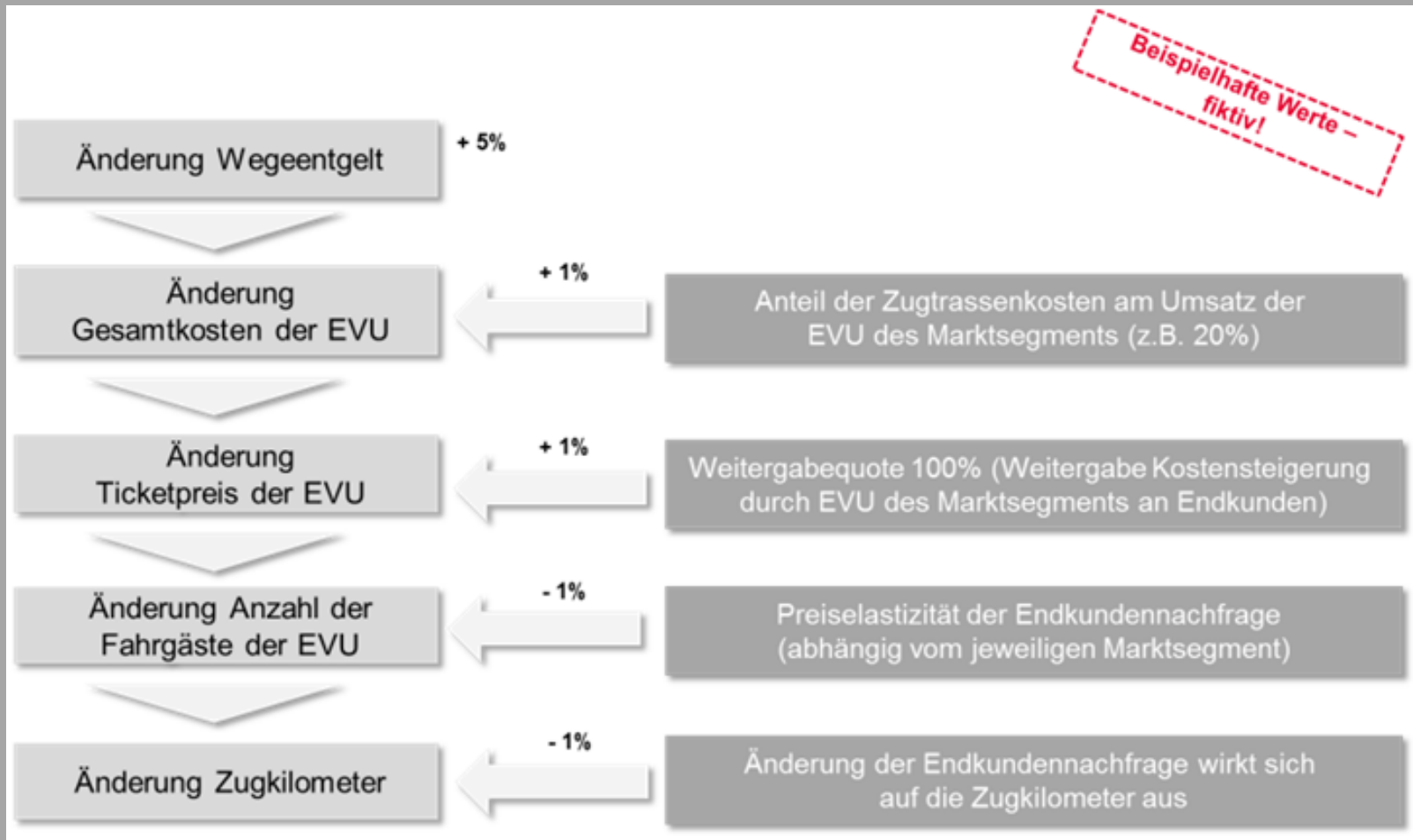
## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### 1. Umsetzung der Richtlinie in Österreich

- **Trassenentgelte** gemäß §§ 67 ff. EisebG  
→ geplantes Wegeentgeltmodell 2018 der ÖBB Infra mit Abschlägen für den Einzelwagenverkehr



## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen



## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

- **Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“**
  - Für EVU pro Nettotonnenkilometer (Tkm) in Österreich
  - Notifizierte Beihilfe

➔ **Problem:** Beihilfe nach Art. 81 ff., 107 ff. AEUV

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### **Art. 108 Abs. 3 AEUV:**

„Die Kommission wird von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann. Ist sie der Auffassung, dass ein derartiges Vorhaben nach Artikel 107 mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist, so leitet sie unverzüglich das in Absatz 2 vorgesehene Verfahren ein. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.“

→ Förmlich notifiziert bei der EU-Kommission

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### **Art. 107 Abs. 1 AEUV:**

„Soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

→ „Inhaltlich“ nicht diskriminierend (Problem z.B. Lärmsanierung)

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### 2. Umsetzung der Richtlinie in Deutschland

- Entsprechende Normen des **ERegG** (neu): §§ 18 ff. ERegG  
→ Trassenpreissystem 2018 der DB Netz AG

# II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

**DB NETZE**

DB Netz AG | **Medien** | Nutzungsbedingungen | Produkte & Leistungen | Infrastruktur & Technik | International

Suchbegriff eingeben >

Termine  
Veröffentlichungen  
**Kundeninformationen**  
Sturmwarnungen

Medien > Kundeninformationen > Kundeninfo - 2016 - KW 30

Produkte & Leistungen

## Einführung neues Trassenpreissystem (TPS) zum Netzfahrplan 2017/2018

**Nach Verabschiedung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) informiert die DB Netz AG über die weitere Vorgehensweise.**

Das ERegG wurde am 07.07. durch den Bundestag und am 08.07.2016 durch den Bundesrat verabschiedet. Entsprechend wird die DB Netz AG das grundlegend überarbeitete, in den vergangenen anderthalb Jahren intensiv mit allen Marktteilnehmern diskutierte Trassenpreissystem zum Netzfahrplan 2017/2018 einführen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss das im vergangenen Jahr erarbeitete Konzept aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des § 37 ERegG angepasst werden, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienengüterverkehr (SGV) kann das bislang kommunizierte Konzept unverändert bleiben.

Die DB Netz AG wird die Entgeltgrundsätze und die Entgelthöhen zum überarbeiteten Trassenpreissystem Anfang September zur Stellungnahme durch alle Zugangsberechtigten veröffentlichen und parallel die Anfang Juli aufgrund der ERegG-Verabschiedung abgesagten Marktconsultationsveranstaltungen nachholen.

Letzte Aktualisierung: 27.07.2016

[← Übersicht](#)

[Zum Seitenanfang](#)

**Ansprechpartner**  
Ihre Kundenbetreuer der DB Netz AG  
[www.dbnetze.de/kontakte](http://www.dbnetze.de/kontakte)

**Verwandtes Thema**  
-> [Weiterentwicklung Trassenpreissystem \(TPS\) - Verschiebung der Einführung](#)

**Weitere Informationen**  
[Zum Internetportal des TPS 2017](#)

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

- **Aktuelle Rechtslage** in Deutschland bezüglich des Einzelwagenverkehrs und seiner Förderung bzw. seiner besonderen Kosten  
Infrastruktur:

### Pro

- Gleisanschluss**richtlinie** des Bundes
- **Gesetz** zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG)

### Contra

**Rechtsprechung** des Bundesverwaltungsgerichts zu § 13 AEG

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

- **Pro: Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes**
  - Förmlich notifizierte Beihilfe
  - Unternehmen erhalten Zuschuss für Neubau, Reaktivierung oder Ausbau von Gleisanschlüssen unter bestimmten Voraussetzungen pro gefahrenem Tkm
- **Pro: Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (**SGFFG**)**
  - Förmlich notifizierte Beihilfe
  - Zuschuss in Höhe von 50 % zu Ersatzinvestitionen (nicht Unterhalt und Instandsetzung) für den SGFV (über 50 km) an NE (ähnlich der LUFV und BSchwAG für die bundeseigenen Eisenbahnen; 25 Mio. € im Jahr; Erfolg?)



## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

- **Contra:** Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 13 AEG

### **§ 13 Abs. 1 und 2 AEG:**

„(1) Jede Eisenbahn hat angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluß an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Zugangsrechte nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt.

(2) Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.“

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### **BVerwG, Urt. v. 03.03.2016, Az.: 6 C 64/14 – gekürzte Leitsätze:**

1. § 13 Abs. 2 AEG normiert **keine gesetzliche Pflicht** des Eisenbahnunternehmens, das den **Anschluss an die angrenzende Eisenbahninfrastruktur beansprucht**, die **Kosten** des Anschlusses dem Grunde nach zu tragen.
2. Das Eisenbahn-Bundesamt darf auf der Grundlage des § 13 Abs. 2 AEG eine Teilentscheidung über die **Aufteilung der Kosten** des Anschlusses zwischen dem anschlussbegehrenden und dem anschlussgewährenden Eisenbahnunternehmen treffen.
3. Es entspricht **regelmäßig** dem in § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 AEG vorgegebenen Maßstab der Billigkeit, dass der **Anschließer** die **Kosten** der Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussweiche zu tragen hat.
4. Die **Kosten** eines erforderlichen **Rückbaus** der Anschlussweiche können dem anschlussnehmenden Eisenbahnunternehmen nur dann nach § 13 Abs. 2 AEG auferlegt werden, wenn es den Einbau **selbst veranlasst** oder soweit es durch die nutzungsbedingte Verzögerung des Rückbaus Mehrkosten verursacht hat.

→ **Folge: Kostenexplosion** (etwa bei ESTW) – Situation in Österreich?  
Förderprogramme?

## II. Rechtliche Grundlagen für den Einzelwagenverkehr und ihre konkreten Auswirkungen

### Betrieb:

- **Trassenpreise** nach ERegG (neu); zuvor §§ 20 ff. EIBV
  - § 21 EIBV (heute § 25 ERegG)
  - § 14 AEG (heute § 11 ERegG)
- **Beispielsfall** Landgericht Berlin, Urt. v. 21.08.2008, Az.: 91 O 95/06:

Trassenpreissystem der DB Netz AG, das eine Rabattgewährung bei Nutzung einer Zubringertrasse vorsieht, verstößt gegen das eisenbahnrechtliche Verbot der Quersubventionierung zwischen verschiedenen Verkehrsleistungen, da eine Preisvergünstigung im Güterverkehr durch Einnahmen aus anderen Marktsegmenten finanziert wird.

→ Einzelwagen- und Ganzzugverkehr als **Teilmärkte?**

### III. Zusammenfassende Beurteilung

→ Eine **Förderung** des Einzelwagenverkehrs ist bezüglich der Infrastruktur und des Betriebes im Rahmen des geltenden Rechts, insbesondere der Richtlinie 2012/34/EU **möglich**, wenn die bestehenden Grenzen beachtet werden, vor allem:

- Förmliche **Notifizierung** einer Beihilfe nach Art. 81 ff. AEUV
- „Inhaltlich“ **keine Ungleichbehandlung**, insbesondere kein Verstoß gegen Art. 107 ff. AEUV und das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot etwa der Richtlinie 2012/34/EU



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Haben Sie Fragen oder Anmerkungen  
bzw. Kritik?**