

Zugang bei Werksbahnen Zwangsöffnung oder wirtschaftliche Chance?

Vortrag zur FER – Jahrestagung am 6. März 2014

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
4. Aktueller Rechtszustand
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
4. Aktueller Rechtszustand
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn



1. Vorstellung meiner Tätigkeit

Beratung

Zielgruppe: Bahnverladende Industrie, Häfen und Kommunen

- Prozessoptimierung von Werkbahnen, Hafenbahnen und anderen Industriebahnen
- Transportausschreibungen
- Entwurf und Überarbeitung von Verträgen und Regelwerken für den Schienengüterverkehr
- Betreuung von Fördermittelanträgen

Seminare/Tagungen

Zielgruppe: Beteiligte am Schienengüterverkehr

In Kooperation mit dem VDV durchgeführte Veranstaltungen

- Fachtagungen Schienengüterverkehr Mitteldeutschland
- Fachtagungen Schienengüterverkehr Brandenburg

Rechtsseminare

- Rechtliche Grundlagen für den Werkbahnbetrieb
- Rechtliche Grundlagen für den Bahntransport

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
- 2. Definition des Begriffs Werkbahn**
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
4. Aktueller Rechtszustand
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn

2. Definition des Begriffs Werkbahn

Der Begriff Werkbahn ist nicht gesetzlich definiert

Der Begriff „Werkbahn“ wird verwendet für die einem Unternehmen dienende Schieneninfrastruktur und den darauf stattfindenden Eisenbahnbetrieb.

In der Regel wird eine Werkbahn als Anschlussbahn betrieben.

Die Werkbahn an sich ist keine juristische Person.

Verantwortlich für den Betrieb der Werkbahn ist

- für die **Schieneninfrastruktur** der Eigentümer der Schieneninfrastruktur und
- für den **Betrieb** die juristische oder natürliche Person, welche sich gegenüber dem Staat für verantwortlich erklärt.

Agenda:

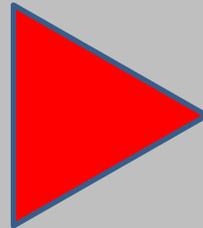
1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
- 3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen**
4. Aktueller Rechtszustand
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn

3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen

Lage des Verkehrsträgers Schiene vor der Bahnreform in den 90er Jahren:

- Immer stärkerer Verlust der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrstypen
- Steigende Defizite der staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen DB und DR
- Steigende Schuldenbelastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Monopolkommission 1989
Deregulierungskommission 1990
Regierungskommission 1991



Die Situation des Verkehrsträgers Schiene kann durch eine grundlegende Umstrukturierung, Deregulierung und Liberalisierung verbessert werden



Basis der Reform des Schienengüterverkehrs und der folgenden Reformen ist die Förderung des intramodalen und intermodalen Wettbewerbes

Sinn und Zweck jeder Öffnung einer Verkehrsinfrastruktur ist daher die Schaffung eines Wettbewerbsumfeldes zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit des Systems Schiene

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
- 4. Aktueller Rechtszustand**
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn

4. Aktueller Rechtsstand

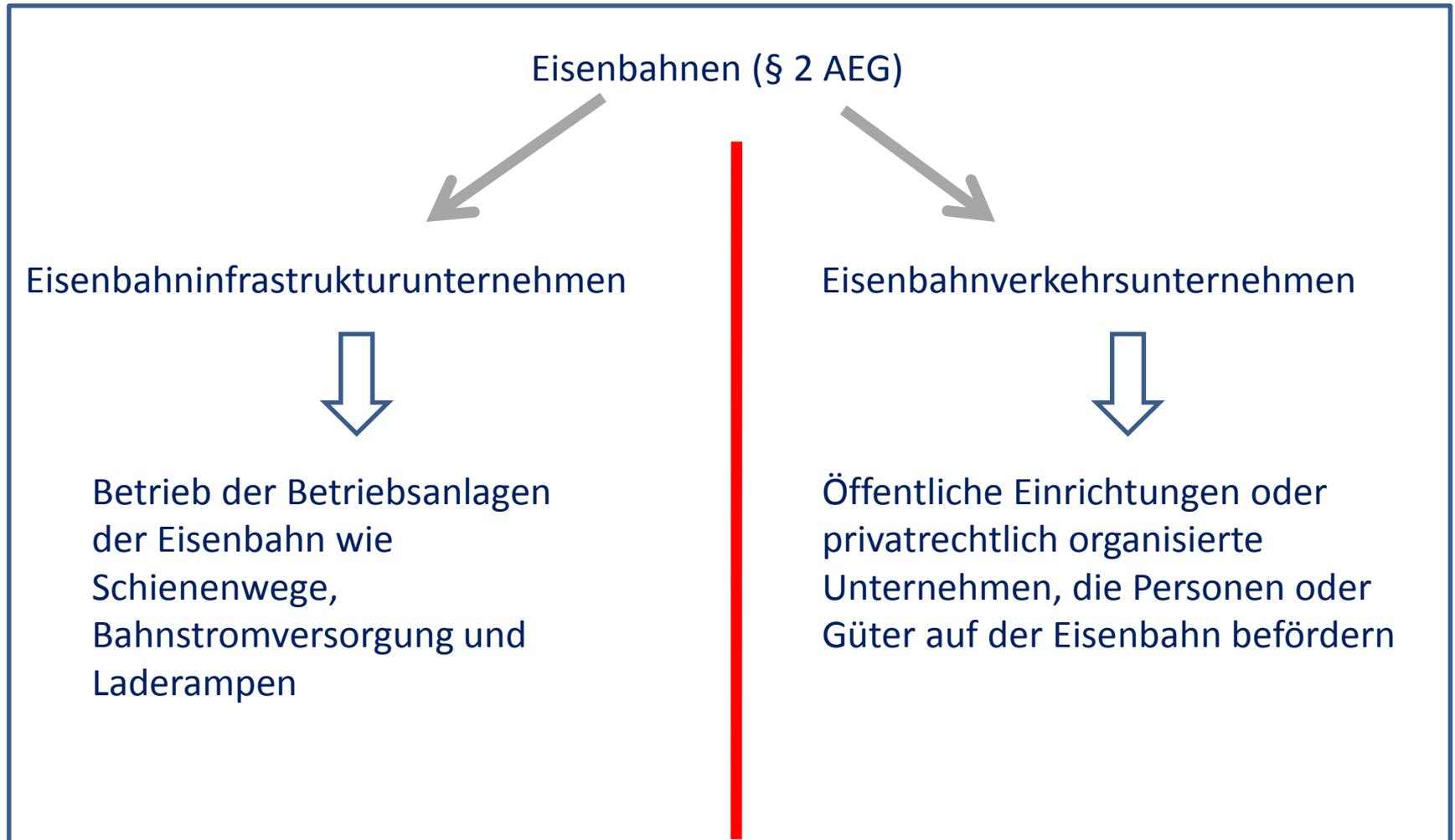
Die Werkbahn als Eisenbahn

Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) (§ 2 Abs. 1 AEG)

Eisenbahnverkehrsleistungen sind die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur. (§ 2 Abs 2 S 1 AEG)

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich Bahnstromfernleitungen (§ 2 Abs 3 AEG)

4. Aktueller Rechtsstand
Eisenbahninfrastruktur und Betrieb



4. Aktueller Rechtsstand

Besteht eine Verpflichtung zur Zugangsgewährung?

§ 14 AEG

1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. 2 Dabei ist der vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehr angemessen zu berücksichtigen. 3 Betreiber der Schienenwege sind nach Maßgabe dieser Verordnung zusätzlich verpflichtet, einen Mindestumfang an Leistungen zu erbringen und die von ihnen betriebenen Schienenwege sowie die Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Nutzung bereitzustellen. 4 **Die Sätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnspezifischen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt. ...**

4. Aktueller Rechtsstand

Was ist ausschließliche Nutzung für den eigenen Güterverkehr?

Beschluss der 18. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln vom 01.10.2012
(Aktenzeichen 18 L 1087/12)

- Es ist unerheblich, ob es sich lediglich um ein Unternehmen oder mehrere Unternehmen handelt
- Der Wortlaut stellt auf „mehrere bestimmte Unternehmen“ ab (§ 2 IIIb 2 AEG).
- Die Ausnahme des § 2 IIIb AEG wurde geschaffen, weil hier kein Diskriminierungspotential gesehen wurde.
- Sind sich mehrere Unternehmen, denen eine Schieneninfrastruktur dient, nicht über den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen einig, ist ein Potential zur Diskriminierung von EVU vorhanden. Nach dem Sinn und Zweck des § 2 IIIb S.2 AEG sind daher „mehrere bestimmte Unternehmen“ nur solche Unternehmen, welche sich über den Zugang zu der ihnen dienenden Infrastruktur einig sind.
- Das gilt auch für die Uneinigkeit zwischen einem Infrastrukturbetreiber und dem die Infrastruktur dienenden Unternehmen.

4. Aktueller Rechtsstand

Wer ist Nutzer einer Schieneninfrastruktur?

§ 14 AEG (Auszug)

sowie die Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Nutzung bereitzustellen. **4 Die Sätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnspezifischen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt. ...**



- Mit Unternehmen im Sinne des § 2 III AEG ist nicht das Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern der Endkunde gemeint.
- Endkunde sind Verlader oder im Personenverkehr die Fahrgäste

4. Aktueller Rechtsstand

§ 14 Abs 1 Satz 1 AEG::

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs 1 Nrn. 6, 7 und Abs 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren (Ausnahme: nicht öffentliche Eisenbahn)



Eisenbahninfrastruktur-
benutzungsverordnung



Verpflichtung zur organisatorischen
Trennung zwischen
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
und Eisenbahnverkehrsunternehmen
(§ 9 AEG)

4. Aktueller Rechtsstand

Anwendbarkeit der BOA:

§ 26 Abs.V S.3 AEG

Im Übrigen werden die Landesregierungen ermächtigt, Rechtsverordnungen für diese Unternehmen (§ 26 V 1 nichtöffentliche Eisenbahnen) zu erlassen.



Die BOA gilt für nichtöffentliche Eisenbahnen

Grundsatz: Eine Werkbahn, die öffentlich ist, muss nach EBO betreiben werden!

4. Aktueller Rechtsstand



Die EBO gilt für öffentliche Eisenbahnen anzuwenden



Die BOA gilt für nichtöffentliche Eisenbahnen

§ 38 II AEG

Auf Eisenbahnen, die erstmals ab dem 30. April 2005 nach § 14 Abs. 1 den Zugang zu ihrer Eisenbahn gewähren müssen, finden die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahnsignalordnung 1959 und die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung bis zum Erlass einer Regelung nach Satz 3 keine Anwendung. Auf diese Eisenbahnen sind die landesrechtlichen Vorschriften über die Betriebssicherheit nichtöffentlicher Eisenbahnen anzuwenden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, dass die Sätze 1 und 2 nicht mehr anzuwenden sind, soweit es für die einheitliche Regelung der Betriebssicherheit aller regelspurigen Eisenbahnen erforderlich ist.

4. Aktueller Rechtsstand

Abweichungen von der EBO trotz deren Gültigkeit

§ 3 EBO Ausnahmen, Genehmigungen

I Ausnahmen können zulassen

1. Von allen Vorschriften dieser Verordnung zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse
 - a) für Eisenbahnen des Bundes ...
 - b) für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
2. im übrigen, soweit Ausnahmen in den Vorschriften dieser Verordnung unter Hinweis auf diesen Absatz ausdrücklich vorgesehen sind,
 - a) für Eisenbahnen des Bundes ...
 - b) für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass von der EBO abgewichen werden muss.

- Das gilt insbesondere für Betriebsmittel, deren Einsatz ohne Abweichung der Regeln der EBO wirtschaftlich nicht vertretbar ist.
- Die Eisenbahnen und Infrastrukturen müssen trotz Nichteinhaltung bestimmter Anforderungen der EBO den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau und Betrieb genügen.

4. Aktueller Rechtsstand

Zuständige Regulierungsbehörde

§ 14b Aufgaben der Regulierungsbehörde

I Der Regulierungsbehörde obliegt die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, insbesondere hinsichtlich

1. Der Erstellung des Netzfahrplans ...
2. Der sonstigen Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen ...
3. Des Zugangs zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen,
4. Der Benutzungsbedingungen, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen,
5. Der Zugangsberechtigung im grenzüberschreitenden Personenverkehr

§ 4 Bundeseisenbahnverwaltungsgesetz

I 1 Die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, **obliegt** ab dem 1. Januar 2006 **der Bundesnetzagentur** für Elektrizität, Gas, Telekommunikation Post und Eisenbahn, die insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung untersteht.

4. Aktueller Rechtsstand

Umfang der Regulierung

Ein Infrastrukturbetreiber, der eine Schieneninfrastruktur betreibt, die zum Teil nicht nur dem eigenen Güterverkehr, zum Teil dem eigenen Güterverkehr dient, kann in mehrere Infrastrukturen aufgeteilt werden.

Die Pflichten zur Öffnung der Werkbahn gelten dann nur für den öffentlichen Teil.

Pflichten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

§ 10 Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung

Abs.I S.1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit verbundenen sowie der in Anlage 1 Nr. 2 genannten Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen

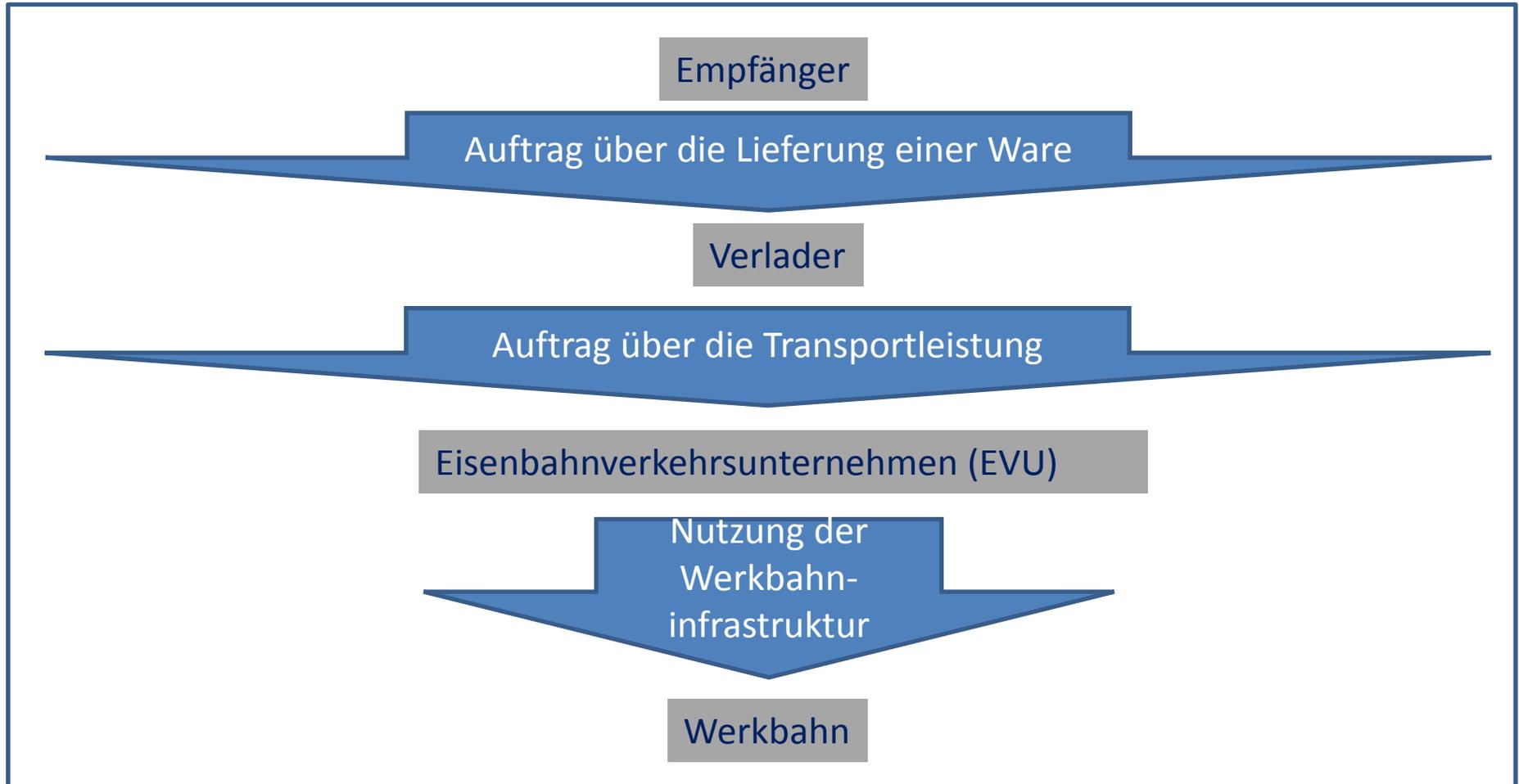
Abs.III Die Eisenbahninfrastrukturen haben, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu den Serviceeinrichtung und auf Erbringen von Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 stattzugeben.

§ 14 V AEG die erhobenen Entgelte dürfen nicht missbräuchig sein.

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
4. Aktueller Rechtszustand
- 5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?**
6. Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn

5. Ist eine Zwangsöffnung der Werkbahn erforderlich?



5. Ist eine Zwangsöffnung der Werkbahn erforderlich?

Empfänger

Vertrag über die Lieferung einer Ware

- Vereinbarung über das zu verwendende Verkehrsmittel und EVU
- Vereinbarung über die Wagenübergabe
- Vereinbarung über die Nutzung der Infrastruktur der beteiligten Werkbahnen

Verlader

Frachtvertrag

- Vereinbarung über die Wagenübergabe
- Vereinbarung über die Nutzung der Infrastruktur der beteiligten Werkbahnen
- Verpflichtung zum Abschluss von Infrastrukturnutzungsverträgen mit den Werkbahnen

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

5. Ist eine Zwangsöffnung der Werkbahn erforderlich?

Endkunde

Dienstleistungsvertrag mit Werkbahn

- Vereinbarung über die Wagenübergabe EVU des Hauptlaufes - Werkbahn
- Vereinbarung über EVU-Dienstleistungen für den Endkunden
- Vereinbarung über die Wagenübergabe Werkbahn – Endkunde
- Ggf. Vereinbarung über Infrastrukturnutzungskosten

Werkbahnbetreiber

Dienstleistungsvertrag mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Infrastrukturnutzungsvertrag
- Vereinbarung über EVU-Dienstleistungen für das EVU des Hauptlaufes
- Schnittstellenvereinbarung

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

5. Ist eine Zwangsöffnung der Werkbahn erforderlich?

Fazit:

- In der Regel erfolgt die Art und Weise der Öffnung der Werkbahn für die Nutzung durch EVU des Hauptlaufes einvernehmlich
- Im Fall eines Dissenses zwischen der Werkbahn und deren Endnutzern verhindert eine Zwangsöffnung unter den Vorgaben des AEG und der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung unverhältnismäßig hohe Kosten für den Endnutzer
- Bei den wenigen Fällen, wo eine Zwangsöffnung erforderlich ist, verhindert die Zwangsöffnung ein Abwandern der Transporte auf andere Verkehrsmittel

Agenda:

1. Vorstellung meiner Tätigkeit
2. Definition des Begriffs Werkbahn
3. Sinn und Zweck der Öffnung von Verkehrsinfrastrukturen
4. Aktueller Rechtszustand
5. Ist eine Zwangsöffnung von Werkbahnen erforderlich?
6. **Wirtschaftliche Chance durch Öffnung der Werkbahn**

6. Wirtschaftliche Chancen durch Öffnung der Werkbahn

Welche Verträge sind mit dem die Werkbahninfrastruktur nutzenden EVU zu schließen?



Rechte aus dem Vertrag:

- Das EVU darf die freigegebene Schieneninfrastruktur der Werkbahn nutzen
- Die Werkbahn erhält für bestimmte Dienstleistungen ein Nutzungsentgelt

Basis des Vertrages:

- Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen dem EVU und der Werkbahn
- Entgeltliste
- Infrastrukturnutzungsbedingungen der Werkbahn
- Bedienungsanweisung der Werkbahn

6. Wirtschaftliche Chancen durch Öffnung der Werkbahn

b) Infrastrukturnutzung

Infrastrukturnutzungsbedingungen

§ 14 IV AEG

1 Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 erlassenen Rechtsverordnung so zu bemessen, dass die insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entstehenden Kosten **zuzüglich einer Rendite**, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. ...

- Das die Werkbahn betreibende Unternehmen generiert durch die Zurverfügungstellung von Infrastrukturkapazität einen zusätzlichen Gewinn
- Der eigene Werkbahnbetrieb wird gezwungen, den eigenen Betrieb effizient zu gestalten
 - Bahntransporte werden günstiger
 - Die Attraktivität des Standortes steigt

6. Wirtschaftliche Chancen durch Öffnung der Werkbahn

Entgeltliste

Zeit der Gleisbelegung

Der Infrastrukturnutzer mietet ein Gleis oder mehrere Gleise zur alleinigen Nutzung bzw. Mitnutzung

Berechnung pro Zug

Es wird Pauschalbetrag pro Bedienung erhoben

Abrechnung auf Tonnenbasis

Der Infrastrukturnutzer zahlt für die über die Infrastruktur laufende Tonne Fracht oder für das Gewicht des Zuges

Anzahl der Wagen

Es wird ein Pauschalbetrag für jeden die Infrastruktur nutzenden Wagen erhoben

Anzahl der Achsen

Es wird Pauschalbetrag für jede Achse eines die Infrastruktur nutzenden Güterwagens erhoben

... geschafft! Noch Fragen?

BSL

Beratung über SchienenLogistik
und Infrastruktur

Rechtsanwalt Ralf Jentges

Spechsart 42b

06618 Naumburg

Tel.: 03445 6596587

www.schienen-verkehr.de