



Position

Verkehrspolitik

Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa

November 2012

**Beschluss des Präsidiums des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
vom 14.11.2012**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der VDV und seine Mitglieder

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisiert die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Seine Mitglieder sind Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr, Schienengüterverkehr oder Eisenbahninfrastruktur betreiben sowie Bus-, Straßen- und Stadtbahnunternehmen, Aufgabenträger und Verbundorganisationen. Im Eisenbahnverkehr vertritt der VDV ca. 85 Unternehmen des Eisenbahnpersonenverkehrs, ca. 140 Unternehmen des Eisenbahngüterverkehrs und ca. 140 Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Sowohl im Personenverkehr als auch im Schienengüterverkehr erreicht der VDV in Deutschland gemessen an den Marktanteilen seiner Mitglieder eine nahezu vollständige Marktabdeckung.

In Kürze

Die Europäische Kommission hat im Weißbuch vom März 2011 angekündigt, bis Ende des Jahres 2012 einen Vorschlag für ein viertes Eisenbahnpaket vorzulegen. Dies soll sich u. a. auf die Weiterentwicklung der organisatorischen Strukturen der Eisenbahnen beziehen, insbesondere im Hinblick auf die Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten (teil-)integrierter Eisenbahnen.

Im VDV ist die Thematik kontrovers diskutiert worden. Befürworter und Gegner einer weitergehenden Unabhängigkeit der Infrastruktur von Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die gegensätzlichen Positionen in einer Arbeitsgruppe ausgetauscht. Im Ergebnis stehen gemeinsame Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa.

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Verbesserung der unternehmerischen Zukunftschancen und einer weiteren Verschärfung der europäischen Vorgaben für die Trennung von Infrastruktur und Transport ist aus Sicht der VDV-Bahnen nicht evident. Die Marktchancen der Bahnen hängen vielmehr von der Entwicklung der betrieblich und kommerziell wesentlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen ab. Hierzu gehören insbesondere hinreichende Kapazitäten und marktgerechte Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, der diskriminierungsfreie Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen im gesamten europäischen Schienennetz, wettbewerbsfähige und planbare Infrastrukturnutzungsentgelte sowie die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Finanzströme zwischen den Infrastrukturbetreibern und den mit ihnen verbundenen Unternehmen.

Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Erfüllung dieser Anforderungen und bestimmten Organisationsformen der Eisenbahnen ist auf Grundlage der bisherigen praktischen Erfahrungen empirisch nicht belegbar. Die bisherige Bilanz der Liberalisierung bietet folglich derzeit keinen Anlass, die bestehende Pluralität der Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen durch neue Rechtsnormen zu beschneiden und in Europa im Extremfall künftig nur das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten zuzulassen.

Der VDV bekennt sich ausdrücklich zu den schon bei der Einleitung der Eisenbahnreformen auf nationaler und internationaler Ebene maßgeblichen Zielen zur Freisetzung unternehmerischer Initiative durch Marktöffnung, Wettbewerb und Nutzung privatwirtschaftlicher Organisationsformen. Hierzu bedarf es einer durchgreifenden Regulierung der „Essential Facilities“ der Eisenbahninfrastruktur sowie eines verkehrspolitischen Rahmens, die sicherstellen, dass die Anforderungen der Märkte an Qualität und Umfang der betrieblichen Leistungen unter verkehrspolitischen und kommerziellen Gesichtspunkten erfüllt werden können.

Um dies gewährleisten zu können, hat der VDV konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung des europäischen Eisenbahnrechts formuliert, mit deren Umsetzung sichergestellt werden kann, dass die bereits genannten Anforderungen der Märkte an die Eisenbahninfrastruktur erfüllt werden.

Anforderungen des VDV die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa

Hintergrund

Das europäische Recht enthält zahlreiche Vorgaben zur Unabhängigkeit von Infrastruktur und Transport. So formulieren die Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG weitgehende Vorgaben zur rechtlichen Trennung der Unternehmensteile, die für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zuständig sind, von denen, die die Verkehrsleistungen erbringen. Für die Bereiche der Entgelterhebung und Kapazitätsvergabe von Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird gefordert, deren rechtliche, organisatorische und entscheidungsbezogene Unabhängigkeit gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen. In Europa haben sich zwischenzeitlich unterschiedliche Organisationsmodelle herausgebildet, die sich auf mehreren Stufen durch den Grad der Unabhängigkeit bzw. Kooperation von meist eigenständigen Unternehmen unterscheiden.

Die Europäische Kommission hat im Weißbuch vom März 2011 angekündigt, bis Ende des Jahres 2012 einen Vorschlag für ein viertes Eisenbahnpaket vorzulegen. Dies soll sich u. a. auf die Weiterentwicklung der organisatorischen Strukturen der Eisenbahnen beziehen, insbesondere im Hinblick auf die Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten (teil-)integrierter Eisenbahnen.

Das Europäische Parlament hat beschlossen, die Thematik der Trennung von Infrastruktur und Transport im „Recast“ des ersten EU-Eisenbahnpakets nicht zu vertiefen und neue organisatorische Anforderungen für die Eisenbahnen ggf. in einem gesonderten Legislativvorschlag zu behandeln. Artikel 63 Abs. 1 des Recast sieht hierzu vor: „Die Kommission schlägt gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen (...) zur Entwicklung geeigneter Voraussetzungen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur vor, wobei sie auf den bestehenden Anforderungen einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen aufbaut, (...)“.

Im VDV ist die Thematik kontrovers diskutiert worden. Befürworter und Gegner einer weitergehenden Unabhängigkeit der Infrastruktur von Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die gegensätzlichen Positionen in einer Arbeitsgruppe ausgetauscht. Aus Sicht der Unternehmen, die sich für eine weitergehende Unabhängigkeit ausgesprochen haben, beschreibt die folgende Positionsbestimmung die Mindestvoraussetzungen für ein kontrolliertes Weiterbestehen integrierter Konzerne in Europa. Im Ergebnis stehen gemeinsame Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa.

Erwartungen der europäischen Institutionen

Die europäischen Institutionen verknüpfen die legislativen Aktivitäten zur Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnrechts grundsätzlich mit dem Ziel einer **Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit** von Schienenverkehren gegenüber anderen Verkehrsträgern insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Dies gilt auch für die Bestimmungen zur Trennung von Infrastruktur und Transport im Rahmen des angekündigten vierten Eisenbahnpakets.

Die Kommission hat die Ankündigung einer neuen Initiative zur strukturellen Trennung von Infrastruktur und Transport mit dem aus ihrer Sicht bestehenden Diskriminierungspotenzial integrierter Unternehmen sowie mit daraus resultierenden entgeltbezogenen Missbrauchsoptionen begründet. In diesem Zusammenhang verweist die Kommission auf die Option, Finanzströme in integrierten Unternehmen so zu gestalten, dass Einnahmen des Infrastrukturbetreibers aus Infrastrukturnutzungsentgelten zur Unterstützung von im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt werden können. (siehe Kasten)

“In some Member States, close structural integration of infrastructure management and rail service operation by the historical or incumbent operator persists. This may result in operational decisions being taken to protect incumbents against newcomers and in income from track access charges being diverted to support service operators. The Commission considers much of this is contrary to existing rail legislation and is pursuing a number of infringement cases as a result. The first rail package recast also includes provisions to address key problems. Nevertheless, the Commission believes that further action will be required to ensure fair and nondiscriminatory access to the rail infrastructure and to rail-related services. On the basis of further evaluation, it will make a proposal to ensure an effective structural separation between infrastructure management and rail service provision.”

Quelle: Commission staff working document: Accompanying the White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, SEC(2011) 391 final

“The goal of a single European Infrastructure Manager can only be reached if a further step towards independence of the infrastructure manager is achieved first: as long as existing national infrastructure managers will be dependant on national railway undertakings who defend their domestic market against competing railway undertakings, they will remain very reluctant to transfer any function to a unified European Rail Infrastructure Manager or even cooperate further than today. ... In this respect the proposals of the fourth railway package regarding further independence of the infrastructure manager will contribute in a decisive manner to removing existing obstacles to infrastructure managers' integration.”

Quelle: Commission Discussion paper on a Single European Rail Infrastructure Management presented to Rail Strategy Platform in March 2012.

Die Entflechtung werde deshalb der **Weiterentwicklung des Wettbewerbs**, aber auch der **Kosteneffizienz der Dienstleistungen** sowie der **Kontinuität**

der Investitionen dienen. Die strukturelle Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten ist ferner aus Sicht der Kommission ein notwendiger Baustein zur **Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums**. Leitbild der Kommission ist dabei auch ein europaweiter Netzbetreiber, anstelle regionaler oder nationaler Unternehmen.

Marktanforderungen an die Eisenbahninfrastruktur

Aus Sicht der im VDV vertretenen Bahnen ist ein unmittelbarer Zusammenhang von Verbesserung der unternehmerischen Zukunftschancen und einer weiteren Verschärfung der europäischen Vorgaben für die Trennung von Infrastruktur und Transport nicht evident. Die Marktchancen der Bahnen hängen vielmehr von der Entwicklung der betrieblich und kommerziell wesentlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen ab. Dabei bestehen insbesondere die folgenden Anforderungen:

- **Hinreichende Kapazitäten**, um die wachsende Nachfrage im Personen- und insbesondere im Güterverkehr bedienen zu können.
- **Marktgerechte Leistungsfähigkeit**, um den spezifischen Qualitätsanforderungen unterschiedlicher Kundengruppen gerecht zu werden.
- **Diskriminierungsfreier Zugang zu den Schienenwegen und zu den Serviceeinrichtungen im gesamten europäischen Schienennetz**, um die Vorteile der Marktöffnung und der Vielfalt der Dienstleister und ihrer Angebote in vollem Umfang für den Erfolg des europäischen Eisenbahnmarktes nutzen zu können.
- **Wettbewerbsfähige und planbare Entgelte**, um die Marktposition der Bahnen im intermodalen Wettbewerb gegen über allen konkurrierenden Verkehrsträgern zu stärken.
- **Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Finanzströme** zwischen den Infrastrukturbetreibern und den mit ihnen verbundenen Unternehmen, um eine faire Preisbildung, die Vermeidung von Überrenditen sowie ein wettbewerbskonformes Verhalten sicherzustellen.

Außerdem ist ein **zuverlässiges Rechts- und Regulierungsumfeld** erforderlich. Dies bietet den Infrastrukturbetreibern die erforderliche Investitionssicherheit und erfüllt damit eine der wesentlichen Voraussetzung für eine marktgerechte Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur.

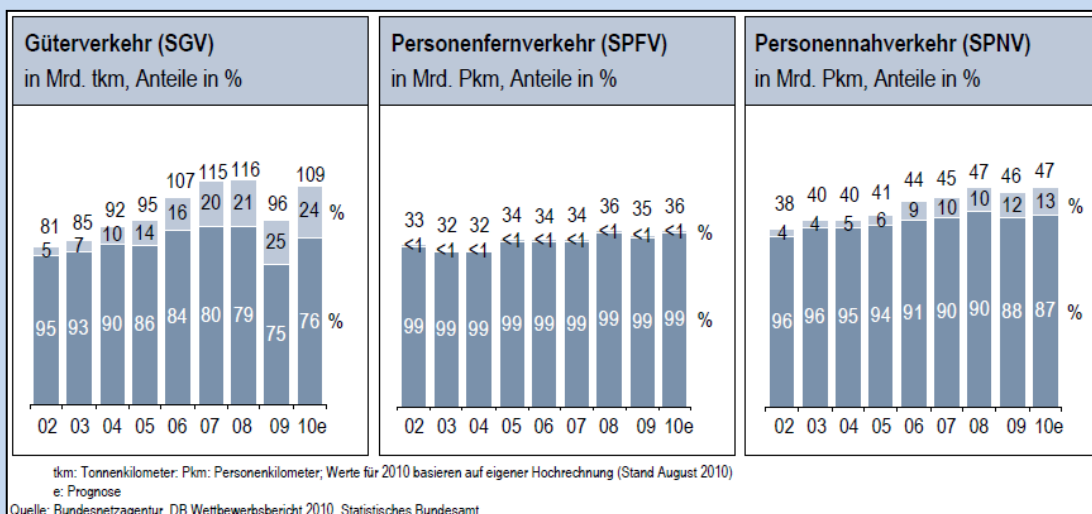
Die Pluralität der Organisationsformen erhalten

Ein **eindeutiger Zusammenhang** zwischen der Erfüllung dieser Anforderungen und bestimmten Organisationsformen der Eisenbahnen ist auf Grundlage der bisherigen praktischen Erfahrungen **nicht belegbar**. Während beispielsweise in Deutschland vor allem mit Blick auf den diskriminierungsfreien Netzzugang und auf die Entwicklung der Nutzungsentgelte kontrovers über eine weitere Trennung von Infrastruktur und Transportparten der Eisenbahnen diskutiert wird, steht im Vereinigten Königreich mit Perspektive auf steigende Effizienz und Leistungsfähigkeit der Infrastrukturbewirtschaftung eine partielle Reintegration der Infrastruktur in die Transportunternehmen im Mittelpunkt der Debatte. Auch in anderen Mitgliedstaaten, wie Frankreich und Tschechien, wird derzeit über eine Reintegration von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen diskutiert.

Auch der Vergleich von Marktstrukturen und –entwicklungen in unterschiedlichen europäischen Staaten erlaubt **keine eindeutigen Schlussfolgerungen im Hinblick auf den Zusammenhang zwischen den Organisationsformen der Eisenbahnen und dem Erfüllungsgrad der allgemeinen Reformziele** der EU.

Gerade im Hinblick auf die Stärkung der unternehmerischen Handlungsfreiheit und die Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs sind in Deutschland beachtliche Fortschritte erzielt worden. Zwar sind die Verkehrsunternehmen der DB AG in allen Teilmärkten mit großem Abstand Marktführer, so dass mit Blick auf die Wettbewerbsorientierung durchaus erheblicher Spielraum für Marktanteilsveränderungen zugunsten der Wettbewerber besteht. Dennoch dokumentieren Untersuchungen und Zahlen, dass Bahnstrukturreform und Marktöffnung in Deutschland im europäischen Vergleich weit fortgeschritten sind.

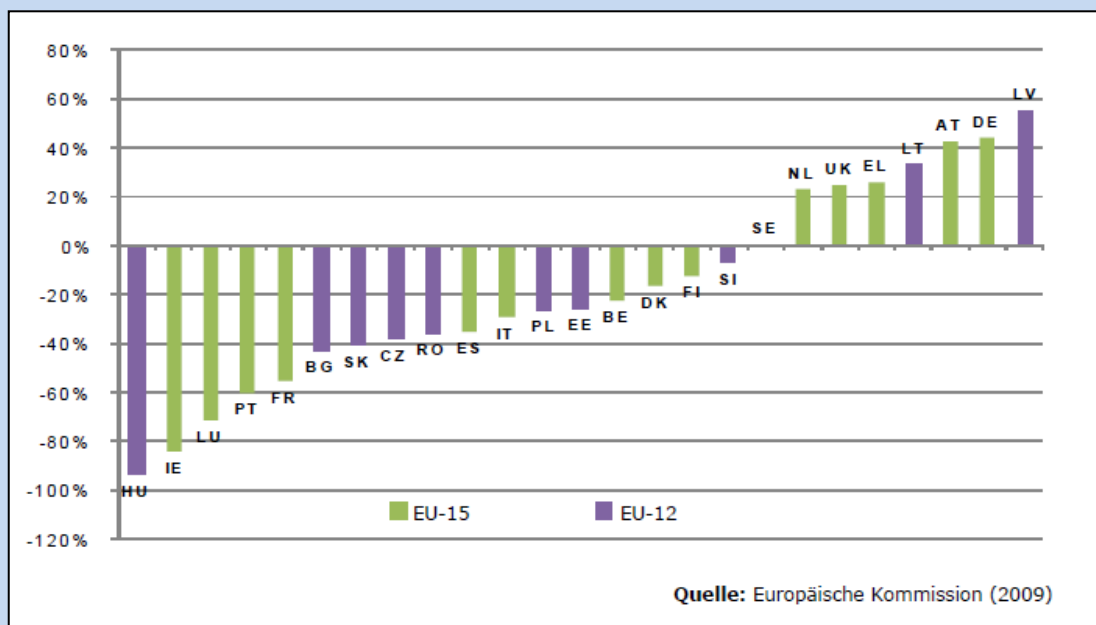
Marktanteile nach unterschiedlichen Segmenten des Eisenbahnmarktes



Entnommen: Bundesnetzagentur 2011

Im Schienengüterverkehr, der in der bisherigen Marktöffnungsstrategie der EU im Vordergrund stand und im EU-Recht anders als der Schienenpersonenverkehr vollständig liberalisiert ist, drückt sich dies in einem deutlichen Wachstum der Verkehrsleistungsdaten aus. Während die Verkehrsleistung in der Summe aller 27 EU-Mitglieder zwischen 2000 und 2009 nach EU-Zahlen insgesamt um ca. 8 Prozent gefallen ist, stieg die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Deutschland – trotz des massiven Einbruchs der Leistung in 2009 – in der Gesamtbilanz immer noch um mehr als 40 %. Die Marktanteile des Schienengüterverkehrs sind nach Zahlen von Eurostat im gesamten EU-Raum zwischen 2000 und 2009 von 20 auf 17 Prozent gefallen. Gleichzeitig ist in der gleichen Quelle für Deutschland eine Verbesserung der Modal-Split-Position von 19 auf 21 Prozent dokumentiert. Das ist gerade auch unter dem Aspekt, dass die Strategie der Kommission auf einen wachsenden Schienengüterverkehr zielt, von erheblicher Bedeutung. Im Weißbuch wird für das Jahr 2030 mit Bezug auf Güterverkehre mit einer Transportentfernung über 300 km ein Modal-Split-Zielwert von 30 Prozent und für 2050 von 50 Prozent genannt.

Kumulatives Wachstum im Schienengüterverkehr zwischen 2000 und 2009



Entnommen: Steer Davies Gleave: Die Auswirkungen der Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen auf den EU-Eisenbahnsektor, Brüssel 2011

Im „Liberalisierungsindex Bahn 2011“ wurde der Stand der relativen Marktöffnung der Schienenverkehrsmärkte der Europäischen Union bereits zum vierten Mal erfasst. Die Studie versteht sich als Benchmarking der gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbarrieren aus der Sicht eines Zugang suchenden Eisenbahnverkehrsunternehmens. Nach dieser Studie zählt Deutschland zur Gruppe der Mitgliedstaaten, die „im Vergleich zu den anderen europäischen Staaten besonders weit in der Marktöffnung vorangekommen sind. Sowohl die gesetzlichen LEX-Index) als auch die faktischen Zugangsbedingungen (ACCESS-Index) dieser Länder bieten Newcomern die besten Bedingungen in Europa.“

Die bisherige Bilanz der Liberalisierung bietet folglich derzeit keinen Anlass, die bestehende **Pluralität der Organisationsformen** der Eisenbahnunternehmen durch neue Rechtsnormen zu beschneiden und in Europa im Ext-

remfall künftig nur das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten zuzulassen.

Die Rolle der regionalen Eisenbahnen

Hinzu kommt, dass in Deutschland, aber auch in einigen anderen Mitgliedstaaten der EU, neben dem großen nationalen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur **zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen** existieren, die Eisenbahninfrastruktur betreiben. In einzelnen Fällen können diese Strecken als Alternativrouten zum Infrastrukturangebot der DB Netz AG genutzt werden. In anderen Fällen dienen sie der regionalen Erschließung für den Personen- und oder Güterverkehr.

Nach aktuellen Daten der Bundesnetzagentur entfallen von den 37.700 km Gesamtstreckenlänge des deutschen Eisenbahnnetzes rund 4.300 km auf rund **120 nichtbundeseigene Betreiber von Schienenwegen**. Rund 65 % dieser Strecken dienen in Deutschland ausschließlich dem Schienengüterverkehr. Gerade auf diesen Strecken werden die verfügbaren Kapazitäten nicht einmal annähernd ausgelastet. In der überwiegenden Zahl der Fällen werden diese Infrastrukturen **nicht oder nur in geringem Umfang von Dritten genutzt**.

Die regionalen Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden in Deutschland häufig als vertikal integrierte Unternehmen geführt, wobei die gesetzlichen Normen zur rechtlichen und organisatorischen Unabhängigkeit der Entscheidungen des Infrastrukturbetriebs in Abhängigkeit von den Ausnahmegenehmigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden erfüllt werden. Eine strikte Trennung von Infrastruktur und Transport würde in diesen Fällen die Trassennachfrage nicht beeinflussen, wäre aber schon allein aufgrund der erforderlichen Duplizierung der Strukturen mit organisatorischem und betrieblichem Mehraufwand in erheblicher Größenordnung verbunden. Angesichts der zumeist prekären wirtschaftlichen Situation der Vorhaltung und des Betriebs regionaler Eisenbahninfrastrukturen wären deren weitere Existenzfähigkeit und damit der Schienenverkehr in der Region substantiell gefährdet.

Mit Blick auf die Angemessenheit von Regulierungseingriffen und die damit verbundenen Bürokratiekosten haben sowohl die europäischen als auch die nationalen Gesetzgeber bislang von Ausnahmemöglichkeiten für kleine und mittlere Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur unzureichend Gebrauch gemacht.

In dieser Perspektive ermöglicht die bestehende **Pluralität der Organisationsformen** angepasste und auf die spezifischen Bedingungen zugeschnittene Unternehmensstrukturen. Sie stellt damit eine notwendige Bedingung für die weitere Existenz eines relevanten Teils des regionalen Eisenbahnnetzes dar.

Infrastruktur der nichtbundeseseigenen Eisenbahnen in Deutschland



Eisenbahnatlas Deutschland, Ausgabe 2011/2012

Anforderungen an Regulierung und Verkehrspolitik

Der VDV bekennt sich ausdrücklich zu den schon bei der Einleitung der Eisenbahnreformen auf nationaler und internationaler Ebene maßgeblichen Zielen der Freisetzung unternehmerischer Initiative durch **Marktöffnung**, **Wettbewerb** und **Nutzung privatwirtschaftlicher Organisationsformen** sowie der Herstellung optimaler Bedingungen für den Erfolg der Eisenbahnunternehmen auf dem Verkehrsmarkt.

Nach wie vor gilt, dass hierzu die **Stärkung der unternehmerischen Handlungsfreiheit** aller Eisenbahnunternehmen, die verlässliche **Sicherung des diskriminierungsfreien Marktzuganges** für Eisenbahnleistungen sowie die **Schaffung stabiler finanzieller Rahmenbedingungen** für die Planung des unternehmerischen Handelns, insbesondere auch zur Schaffung, Sicherung und Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur erforderlich sind. Diese Ziele sind für den VDV das unverzichtbare Fundament für eine positive Entwicklung der Eisenbahnmärkte in der Zukunft.

Darüber hinaus unterstützt der VDV mit Nachdruck die Zielsetzung der Kommission, einen **einheitlichen europäischen Eisenbahnraum** zu schaffen. Der Überwindung der Vielfalt betrieblicher, technischer und regulatorischer Eisenbahnräume ist eine wesentliche Bedingung für die weitere Entwicklung der Leistungsfähigkeit der europäischen Eisenbahnen und ihrer Wettbewerbsfähigkeit im Sinne der Herausbildung eines ressourcenschonenden und wettbewerbsorientierten europäischen Verkehrssystems.

Unabhängig von den unternehmerischen Organisationsformen bedürfen die „**Essential Facilities**“ der Eisenbahninfrastruktur einer durchgreifenden Regulierung sowie eines verkehrspolitischen Rahmens, die sicherstellen, dass die Anforderungen der Märkte an Qualität und Umfang der betrieblichen Leistungen unter verkehrspolitischen und kommerziellen Gesichtspunkten erfüllt werden können.

Dabei ist es Aufgabe der **Regulierung** den neutralen und diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen, missbräuchliche und diskriminierende Entgelthöhen und -strukturen auszuschließen und einen angemessenen Rahmen zur kontinuierlichen Effizienzsicherung als Voraussetzung wettbewerbsfähiger Nutzungsentgelte zu schaffen. Es ist unstrittig, dass die Missbrauchskontrolle gegenüber unterschiedlichen Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen nicht neutral ist. Die Verflechtungen zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Integrationsmodell erzeugen in Bezug auf die Diskriminierungsfreiheit einen höheren Regulierungsaufwand als die Regulierung der Unternehmen, deren Tätigkeit auf den Betrieb, die Instandhaltung und den Bau der Eisenbahninfrastruktur begrenzt ist.

Die **Verkehrspolitik** muss dagegen in allen Mitgliedstaaten des gemeinsamen Marktes nicht nur die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine handlungsfähige Regulierung schaffen, sondern auch die Finanzierungsquellen und -instrumente bereitstellen, mit denen quantitativ hinrei-

chende und qualitativ hochwertige Infrastrukturen zu angemessenen Nutzungsentgelten entwickelt und vorgehalten werden können.

Aus Sicht des VDV ist das **Europäische Eisenbahnrecht** deshalb unabhängig von der Organisationsform der Eisenbahnunternehmen neben den bestehenden Regelungen zur rechnerischen und organisatorischen Trennung von Infrastruktur und Transport sowie zur Regulierung der Infrastrukturbewirtschaftung so auszugestalten, dass die bereits genannten Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur erfüllt werden:

Hinreichende Kapazitäten und marktgerechte Leistungsfähigkeit

1. Der Auftrag für den Betrieb, die Instandhaltung und Vermarktung der Schienenwege der Eisenbahnen ist in allen Mitgliedstaaten der EU als unternehmerische Aufgabe gesetzlich festzulegen.
2. Zur dauerhaften Erhaltung des Infrastrukturbestandes ist der verbindliche Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zur Erhaltung des Bestandsnetzes europarechtlich zu normieren und europaweit umzusetzen. Kern dieser Vereinbarungen sind die Höhe der finanziellen Leistungen des Staates an die Infrastrukturbetreiber und die damit verbundenen Pflichten der Infrastrukturbetreiber zur effizienten Bereitstellung des Schienennetzes. Die Vereinbarungen müssen in jedem Fall Kennzahlen zur Qualität und – im Rahmen der von der Eisenbahnbetriebswissenschaft bereitgestellten Methoden – zur Kapazität der Eisenbahninfrastrukturen enthalten, deren Einhaltung jährlich zu prüfen ist. Für den Fall des Verstoßes gegen diese Pflichten sind gestufte Sanktionen vorzusehen.
3. Zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Schienennetzes sind Entwicklungspläne für Ausbau und Neubau von Eisenbahninfrastruktur verbindlich vorzusehen. Zu deren Umsetzung sind verbindliche Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen. Die Finanzierung ist von den Mitgliedstaaten sicherzustellen.
4. Die Interessen aller Nutzer der jeweiligen Schienenwege sind bei Entscheidungen zu deren Zuschnitt und Zustand nach einheitlichen Kriterien zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Fragen des Zuschnitts, der technischen Ausrüstung und der Qualität im Bestandsnetz, Fragen der Prioritäten bei Aus- und Neubau sowie der Gewährleistung möglichst geringer Trassenpreise durch sparsame Mittelverwendung. Die Beteiligung wird institutionalisiert durch Nutzerbeiräte bei öffentlichen Trägern der Infrastrukturverantwortung und durch Netzbeiräte bei den für die Bewirtschaftung der Schienenwege zuständigen Betreibern der Schienenwege.

Diskriminierungsfreier Zugang zum europäischen Schienennetz

5. Betrieb, Instandhaltung und Vermarktung der Schienenwege der öffentlichen Eisenbahnen sind zur Wahrung ihrer unternehmerischen Unabhängigkeit zumindest in Form einer oder mehrerer gesonderter Gesellschaften zu führen. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind bei regionalen Eisenbahnen zulässig.
6. Die Regulierungsbehörden müssen den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen der Eisenbahnen präventiv und repressiv konsequent sichern. Die im Recast des ersten Eisenbahnpaketes vorgesehene Stärkung der Kompetenzen und der Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden ist in allen Mitgliedstaaten zügig, umfassend und aufeinander abgestimmt umzusetzen.
7. Ausdrücklich einzubeziehen ist der diskriminierungsfreie Zugang aller Eisenbahnunternehmen des Personenverkehrs zu geeigneten Örtlichkeiten, die der Vermittlung von Kundenkontakt dienen.
8. Die Berücksichtigung der Personenverkehrsangebote aller Anbieter bei Informationsmedien der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Endkunden ist sicherzustellen.
9. Die Regulierung der Bahnstromversorgung ist so zu regeln, dass jegliche Diskriminierung ausgeschlossen ist. Die Kontrolle obliegt in vollem Umfang den nationalen Regulierungsstellen.

Wettbewerbsfähige Entgelte und Transparenz der Finanzströme

10. Europarechtlich ist weiterhin sicherzustellen, dass Beherrschungsverträge, die Anteilseignern von Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugriff auf deren Entscheidungen zu Trassen- und Nutzungspreisen und allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Infrastruktur zugestehen, zur Vermeidung von Interessenkollisionen nicht zulässig sind.
11. Die Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur sind ex ante von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Eisenbahninfrastrukturen mit marktverträglichen Renditen und kontinuierlichen Effizienzsteigerungen ihren Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Verkehrsmärkten leisten. Der Rechtsschutz der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf Angemessenheit und Diskriminierungsfreiheit der Entgelte ist europaweit auf einen hohen Standard zu bringen.
12. Die aus Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur gespeisten Finanzströme sind in integrierten Konzernen im Rahmen des externen Berichtswesens offen zu legen. Dies schließt die Ansprüche an die Kapitalverzinsung der Infrastrukturunternehmen ein.
13. Kosten aus internen Leistungsbeziehungen, die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstehen, sind sach- und marktgerecht zu verrechnen.

14. Die geplante Entwicklung der durchschnittlichen Nutzungsentgelte für die einzelnen Verkehrsarten (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) ist unter Einbeziehung vorhersehbarer Entwicklungen für einen Planungszeitraum von 5 Jahren in Bandbreiten offenzulegen und jährlich fortzuschreiben. Wesentliche Abweichungen der Fortschreibung gegenüber den Vorjahresplanungen sind gesondert auszuweisen und zu begründen. Wesentliche Abweichungen der Entwicklung der Nutzungsentgelte gegenüber der Erzeugerpreisentwicklung bedürfen einer gesonderten Erläuterung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
15. Es ist sicherzustellen, dass bei Infrastrukturbetreibern entstehende Gewinne im mehrjährigen Mittel die Kosten des den Infrastrukturbetreibern zugeführten Kapitals nicht übersteigen. Dabei ist die Mischung zwischen Eigenkapital und Fremdkapital zu berücksichtigen. Der maximale Kapitalverzinsungsanspruch unterliegt der Regulierung.
16. Dividendenzahlungen von Eisenbahnunternehmen an die Staaten sind von zuständigen staatlichen Ebenen zusätzlich zu den sonstigen öffentlichen Finanzierungsbeiträgen für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu verwenden.