

Rahmenverträge über Zugtrassenbandbreiten im neuen Eisenbahnrecht

von Prof. Dr. Christian Koenig und Kristin Hentschel*

Auch wenn der Inhaber einer Netzinfrastruktureinrichtung in einzelnen Netzwirtschaften regulatorisch zum Ausbau der Netzkapazitäten verpflichtet sein kann, steht der Zugang zu einer solchen Einrichtung doch unter einem grundsätzlichen Kapazitätsvorbehalt. Zugangsnachfrager sind aber unter Umständen auf eine gewisse Dauerhaftigkeit des Zugangs angewiesen, um über die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu verfügen. Auch der Zugangsverpflichtete selbst hat unter diesen Gesichtspunkten ein Interesse an langfristigen Zugangsregelungen. Derartige Regelungen sind jedoch nicht ohne Gefahr für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs. Das neue Eisenbahnrecht enthält mit dem Rahmenvertrag den Versuch, diese widerstreitenden Interessen zu einem sachgerechten Ausgleich zu bringen. Der vorliegende Beitrag erläutert die Funktion von Rahmenverträgen und deren Einbindung in das Verfahren der Zuweisung von Zugangskapazitäten.

I. Einleitung

Am 30. April 2005 ist das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹ in Kraft getreten.² Durch Artikel 1 dieses Gesetzes wurde das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993³ umfassend novelliert. Im Rahmen dieses neuen Regelungsgeflechts spielen unter anderem die Rahmenverträge eine große Rolle. Rahmenverträge sind nach der Legaldefinition in § 2 Nr. 9 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) Vereinbarungen über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode. Diese Verträge sind für die Eisenbahninfrastrukturbetreiber zum einen deshalb von großer Bedeutung, da sie es ermöglichen, das Auslastungsrisiko der Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode zu senken. Zum anderen sind rahmenvertragliche Zusagen von Zugangsberechtigten, bestimmte Strecken langfristig in Anspruch nehmen zu wollen, eine wesentliche Grundlage für wirtschaftliche Investitionsentscheidungen des Infrastrukturbetreibers. Für die zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht der Vorteil eines Rahmenvertrages darin, dass dieser eine gesicherte Grundlage für eigene Investitionen und auch für Finanzierungsmöglichkeiten über den Kapitalmarkt bildet.⁴ Vor diesem Hintergrund bedarf es einer dezidierten Erfassung der mit dem Abschluss eines Rahmenvertrages verbundenen Rechte und Pflichten. Der vorliegende Beitrag untersucht die eisenbahnrechtlich vorgeschriebenen materiellen Anforderungen an Rahmenverträge und die damit verbundenen Konsequenzen.

II. Materielle Vorgaben des Eisenbahnrechts im Hinblick auf Rahmenverträge

§ 14 Abs. 1 und 6 AEG verweisen für die Ausgestaltung des Rahmens für den Abschluss von Zugangsvereinbarungen für Eisenbahninfrastrukturen auf verordnungsrechtliche Vorgaben: Nach § 14 Abs. 1 AEG sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf der Grundlage des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 AEG ergangene Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren. Des Weiteren ordnet das Gesetz in § 14 Abs. 6 AEG an, dass Einzelheiten des Zugangs zwischen den Zugangsberechtigten und den zugangsverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausdrücklich „nach Maßgabe“ der Verordnung erfolgen müssen. Auf der Grundlage dieser Regelung durch den parlamentarischen Gesetzgeber lassen sich die Vorschriften bezüglich der Einzelheiten des Schienennetzzugangs sowie des Zugangs zu Serviceeinrichtungen aus der EIBV entnehmen. Diese Verordnung enthält zahlreiche formelle und materielle Vorgaben insbesondere bezüglich der Einzelheiten des Schienennetzzugangs. Materielle Vorschriften zu Rahmenverträgen finden sich in § 14a AEG und § 13 EIBV sowie mittelbar in § 9 Abs. 4 EIBV.

1. Allgemeine Vorgaben zu Rahmenverträgen gemäß § 13 EIBV

§ 14a AEG normiert in Absatz 2 für Rahmenverträge die vertragliche Regellaufzeit von fünf Jahren und stellt Anforderungen im Hinblick auf die Genehmigung auf, die im Falle einer beabsichtigten längeren Laufzeit grundsätzlich erforderlich wird. Im Übrigen wird hinsichtlich weiterer Vorgaben zu Rahmenverträgen auf die Rechtsverordnung verwiesen. Solche weiteren Vorgaben enthält § 13 EIBV: § 13 Abs. 1 EIBV

* Der Aufsatz beruht auf einem Rechtsgutachten für das Eisenbahn-Bundesamt: Koenig/Braun/Hentschel/Schellberg, Rechtsgutachten zu den eisenbahnrechtlichen Anforderungen an die Unterrichtung über die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen nach § 14d S. 1 Nr. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, 2005.

¹ BGBl. 2005 I, 1138.

² Art. 6 des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften.

³ BGBl. 1993 I, 2396, in Umsetzung der Eisenbahnentwicklungsänderungsrichtlinie 2001/12/EG v. 26.2.2001, ABl. EG 2001 L 75, 1, der Eisenbahngenehmigungsänderungsrichtlinie 2001/13/EG v. 26.2.2001, ABl. EG 2001 L 75, 26, und der Eisenbahnzugangsrichtlinie 2001/14/EG v. 26.2.2001, ABl. EG 2001 L 75, 29.

⁴ Strohbach/Mäßen/Heinrichs, N&R 2005, 23.

normiert die grundsätzliche Möglichkeit des Abschlusses von Rahmenverträgen und zeigt verschiedene damit verbundene Konsequenzen insbesondere im Fall von Trassenkonflikten auf. So kann ein Rahmenvertrag gemäß § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV „im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite“ im so genannten Höchstpreisverfahren einen Vorrang auf Zuweisung einer Trasse begründen. Dieser Umstand ist vor allem vor dem Hintergrund relevant, dass nicht beliebig viele Züge auf einer Trasse in einem bestimmten Zeitfenster fahren können. Gemäß § 13 Abs. 2 EIBV können die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen bis zu 75% der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde ausmachen; diese 75% sollen nicht überschritten werden. § 13 Abs. 3 EIBV schreibt die notwendige Regelung über Änderungen und Kündigungen im Rahmenvertrag vor und weist auf die zulässige Vereinbarung von Vertragsstrafen hin. § 13 Abs. 4 und 5 EIBV regeln unter Berücksichtigung des § 14a AEG die Laufzeit der Verträge.

Um der Kernvorgabe des AEG und der EIBV – die Gewährleistung der diskriminierungsfreien Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der damit verbundenen angebotenen (Pflicht-)Leistungen – genügen zu können, müssen die Rahmenverträge in einem offenen, diskriminierungsfreien und transparenten Verfahren vergeben werden. § 13 EIBV gestaltet dieses Verfahren insbesondere in den Absätzen 4-10 näher aus. So verpflichtet § 13 Abs. 7 EIBV die Betreiber der Schienenwege, rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können, und den Beginn und das Ende dieses Zeitraums in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Dadurch wird zunächst gewährleistet, dass sämtlichen potentiellen Vertragspartnern innerhalb eines festgelegten Zeitraums gleichermaßen die Möglichkeit eingeräumt wird, ein Angebot abzugeben. § 13 Abs. 7 EIBV konkretisiert insoweit das Diskriminierungsverbot sowie das Transparenzgebot, indem die Vorschrift die Benennung eines Zeitrahmens fordert, der allen Wettbewerbern die gleiche Möglichkeit einräumt, innerhalb dieses Zeitrahmens Anträge auf Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines Rahmenvertrages zu stellen. Werden Anträge auf Abgabe eines Angebotes außerhalb des bezeichneten Zeitraums eingereicht, widerspricht diese Vorgehensweise § 13 Abs. 7 EIBV, da nach dem Inhalt dieser Vorschrift entsprechende Anträge nur innerhalb des bezeichneten Zeitrahmens gestellt werden können. Die Eröffnung einer solchen Möglichkeit verstößt außerdem gegen das Diskriminierungsverbot, da sie einzelnen Wettbewerbern eine Sonderkondition eröffnet, die über die verordnungsrechtlich vorgegebenen Optionen hinausgeht. § 13 Abs. 7 EIBV verdeutlicht ferner, dass das gesamte Verfahren, d.h. auch das konkrete Zustandekommen von Rahmenverträgen, diskriminierungsfrei und im Wettbewerb stattfinden muss, denn andernfalls wäre die Festschreibung einer gleichen Ausgangssituation sinnentleert. Verdeutlicht wird dies ferner anhand von § 13 Abs. 4 EIBV, der eine exakte zeitliche Festlegung der Rahmenfahrplanperiode vornimmt und zugleich bestimmt, dass jeweils sämtliche rahmenvertraglich gebundenen Trassen in einem einheitlichen Verfahren neu zu vergeben sind, wenn eine Zeitperiode abgeschlossen ist. Danach muss die Trassenvergabe ausschließlich im Wettbewerb stattfinden. Dem entspricht ferner das Diskriminierungsverbot des § 3 Abs. 1 S. 1 EIBV, denn nur eine in vollem Umfang

wettbewerbsoffene und transparente Rahmenvertragsvergabe verhindert die Diskriminierung einzelner Zugangsberechtigter.

§ 13 Abs. 6 EIBV verpflichtet die Betreiber der Schienenwege schließlich, unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses die wesentlichen Merkmale eines Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen offen zu legen. Diese Vorschrift verankert damit einen grundsätzlichen Transparenzgedanken. Darüber hinaus wird in § 9 Abs. 4 EIBV auf § 13 EIBV Bezug genommen, so dass die Vorschriften zu Rahmenverträgen insbesondere auch im Rahmen des in § 9 EIBV geregelten Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens Bedeutung erlangen.

2. Anforderungen an die Grundsätze des Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens nach § 9 EIBV

In § 9 Abs. 3-6 EIBV ist das verordnungsrechtlich vorgegebene Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für die Fälle, in welchen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen, geregelt. Die in § 4 Abs. 2 i.V.m. Anlage 2 Nr. 3 sowie § 9 Abs. 3 S. 3 EIBV angeordnete zwingende Darstellung der Grundzüge des Koordinierungs- und des Entscheidungsverfahrens in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen ermöglicht insoweit eine gewisse Transparenz hinsichtlich des Ablaufes des für den Zugang wesentlichen Verfahrens und fördert die diskriminierungsfreie Handhabung. Entsprechend sind auch die Anforderungen an die „Grundzüge“ des Koordinierungsverfahrens zu verstehen: Liegen nicht miteinander zu vereinbarende Anträge über die Nutzung der Trasse vor, muss der Betreiber auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Damit dieses Verfahren diskriminierungsfrei ablaufen kann, müssen im Vorhinein klare Prinzipien festgelegt werden, welche die Gleichbehandlung aller Zugangspetenten sicherstellen.

Die Grundzüge des Koordinierungs- und des Entscheidungsverfahrens stellen eine Art „Konfliktlösungsleitfaden“ dar, den der Schienenwegbetreiber im Konfliktfall diskriminierungsfrei anwenden kann:

1. Der Schienenwegbetreiber muss, wenn bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen, durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Er kann an dieser Stelle als Entscheidungsgrundlage auch alternative Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen (§ 9 Abs. 3 EIBV).

2. Der Schienenwegbetreiber muss, wenn keine Einigung zustande kommt, eine Entscheidung treffen, um den Trassenkonflikt aufzulösen. Dabei sind die sich aus § 9 Abs. 4 und 5 EIBV ergebenden Vorrangregeln zu beachten. Abweichungen von dieser vorgegebenen Reihenfolge sieht der Verordnungsgeber in den in § 9 Abs. 4 und 5 EIBV genannten Ausnahmefällen, also insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten, vor. Sodann kommt das Regeltgeltverfahren nach § 9 Abs. 5 EIBV bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren nach Absatz 4 der Norm zum Tragen. Der Betreiber der Schienenwege hat die Entgelte über die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Re-

gelentgelt zu erzielen ist, bzw. bei Konflikten zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen, bei denen in der Summe das höchste Regellentgelt zu erzielen ist.

3. Für den Fall, dass in dem Entscheidungsverfahren auf der Grundlage der Absätze 4 und 5 kein Ergebnis erzielt werden kann, greift ein „Höchstentgeltverfahren“ ein, das in § 9 Abs. 6 EIBV festgelegt ist. Danach sind die Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege aufzufordern, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem auf nach Maßgabe der in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlenden Entgelt liegt. Das höchste Entgelt erhält sodann den „Zuschlag“.

Kommt es in der Praxis zu einem Trassenkonflikt, so kommt den Vorgaben zum Koordinierungs-, Entscheidungs- und Höchstpreisverfahren in § 9 Abs. 4-6 EIBV eine große Bedeutung zu. Denn hiernach bestimmt es sich, welcher Zugangspetent aufgrund verordnungsrechtlich bestimmter Kriterien die von mehreren Wettbewerbern gewünschten Trassen schließlich erhält. Indem § 9 Abs. 4 EIBV auf die Rechte aus § 13 (Rahmenverträge) und § 19 (Besondere Schienenwege) EIBV Bezug nimmt, werden u.a. die rahmenvertraglich bestimmten Rechte Gegenstand der maßgeblichen Vorgaben zur Vorrangregelung in § 9 Abs. 4-6 EIBV. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer näheren Analyse der Reichweite der Rechte aus § 13 EIBV im Koordinierungs-, Entscheidungs- und Höchstpreisverfahren bei Trassenkonflikten.

3. Die Reichweite rahmenvertraglich gesicherter Nutzungsbereiche gemäß § 13 EIBV

Zunächst ist dabei zu beachten, dass die EIBV keine Berücksichtigung bzw. Zuweisung einzelner Trassen durch Rahmenverträge vorsieht, sondern lediglich die Berücksichtigung einer bestimmten Bandbreite: § 13 Abs. 1 S. 4 EIBV besagt, dass der Rahmenvertrag nicht die Zuweisung einzelner Trassen regeln darf.⁵ Der aus dem Rahmenvertrag Berechtigte muss seine Wunschtrasse gleichermaßen beantragen wie jeder andere Zugangspetent. Sind miteinander nicht zu vereinbarende Anträge gestellt worden, leitet der Schienennetzbetreiber in das Koordinierungsverfahren über; kann hier keine Einigung erzielt werden, setzt das Entscheidungsverfahren ein. Lediglich „im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite“ (mindestens drei Trassen, § 13 Abs. 1 S. 3 EIBV) ist dem Zugangsberechtigten gemäß § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 EIBV anzubieten. Soweit Schienennetz-Benutzungsbedingungen vorsehen, dass „rahmenvertraglich gebundene Trassen“ vor den drei ansonsten in § 9 Abs. 4 S. 1 EIBV benannten Anmeldungen berücksichtigt werden, entspricht das weder terminologisch noch inhaltlich dem § 13 EIBV, nach dem durch einen Rahmenvertrag gerade *keine Trasse gebunden wird*, sondern nur eine Bandbreite von mindestens drei Trassen.⁶

Darüber hinaus können rahmenvertraglich gesicherte Bandbreiten nach Maßgabe des § 9 Abs. 4-6 i.V.m. § 13 Abs. 1 S. 4 EIBV keinen Vorrang gegenüber den in § 9 Abs. 4 EIBV benannten Prioritäten bei der Vergabe von Trassen begründen. § 9 Abs. 4 S. 1 EIBV bestimmt in den Nummern 1-3 die Entscheidungsreihenfolge bei nicht koordinierungsfähigen Zugangskonflikten „vorbehaltlich der Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 13 ergeben“. Aus dem Wortlaut dieser Regelung könnte man zunächst den Schluss

ziehen, dass die in § 13 EIBV geregelten Rechte Vorrang vor den sodann benannten privilegierten Sachverhalten (§ 9 Abs. 4 S. 1 Nr. 1-3 EIBV) genießen. Aus § 13 EIBV ergeben sich jedoch gerade keine Rechte, welche generell die Berücksichtigung der rahmenvertraglich bestimmten Bandbreite noch vor den in § 9 Abs. 4 S. 1 Nr. 1-3 EIBV benannten Sachverhalten begründen. Die maßgebliche Vorschrift, welche die von § 9 Abs. 4 EIBV in Bezug genommenen Sonderrechte regelt, ist § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV. Diese Vorschrift bestimmt, dass dem „Zugangsberechtigten ... bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 EIBV anzubieten“ ist. § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV sichert die rahmenvertraglich bestimmten Bandbreiten im Falle eines Trassenkonflikts also nicht schon auf der ersten Entscheidungsstufe ab, sondern lediglich im Höchstpreisverfahren, also auf der letzten Stufe der Kollisionsauflösung.⁷ Erst im Höchstpreisverfahren (§ 9 Abs. 6 EIBV) finden diese Rechte vorrangige Berücksichtigung. Dem entspricht die Begründung zu § 13 EIBV: Danach verschafft ein Rahmenvertrag dem Zugangsberechtigten bei Trassenkonflikten eine gesicherte Position dahin gehend, dass sich der Verfahrensablauf wie folgt gestaltet:

„Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrages eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Verfahren nach § 9 EIBV durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen *ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens* anzubieten.“⁸

Auch die Verordnungsbegründung macht damit deutlich, dass erst auf der letzten Stufe des „Konfliktlösungsprogramms“, nämlich dem Höchstpreisverfahren, die Privilegierung des rahmenvertraglich zugesicherten Bereichs eingreift.

Damit wird auch dem Sinn und Zweck eines Rahmenvertrages, der nach der Begründung darin besteht, „dem Zugangsberechtigten eine Zugtrasse aus dem vertraglich vereinbarten Bereich zuzusichern“,⁹ vollumfänglich Rechnung getragen. Dem Zugangsberechtigten wird bei der Erstellung des

⁵ Siehe auch Art. 17 Abs. 1 S. 3 der Eisenbahnzugangsrichtlinie 2001/14/EG.

⁶ So auch ausdrücklich Art. 17 Abs. 1 S. 3 der Eisenbahnzugangsrichtlinie 2001/14/EG.

⁷ § 9 Abs. 4 EIBV bezieht sich neben den Rechten aus Rahmenverträgen gemäß § 13 EIBV auch auf die Rechte aus § 19 EIBV. Hiernach kann der Schienennetzbetreiber grundsätzlich in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen. Insoweit stellt sich die im Hinblick auf die Rahmenverträge bestehende Problematik nicht: Die in § 19 EIBV eingeräumten Rechte beziehen sich nämlich nicht explizit auf das Höchstpreisverfahren, so dass sie grundsätzlich auch bereits auf einer vorangehenden Konfliktstufe zum Tragen kommen können. Insoweit ist jeweils eine Abwägung im Einzelfall vorzunehmen.

⁸ Vgl. die Begründung zur Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, BR-Drs. 249/05, 32, 38 (zu § 13 Abs. 1). Hervorhebung durch die Verfasser.

⁹ Vgl. die Begründung zur Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, BR-Drs. 249/05, 32, 38 (zu § 13 Abs. 1).

Netzfahrplans im Rahmen der jeweils im Rahmenvertrag vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 EIBV, also auf der letzten Stufe des in § 9 EIBV geregelten „Konfliktlösungsprogramms“ zugewiesen.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass, hätte der Verordnungsgeber jenseits der Vorgaben in § 13 EIBV die Absicht gehabt, rahmenvertragliche Bandbreiten bereits auf der ersten Konfliktstufe noch vor den dort aufgelisteten Privilegierungssachverhalten zu privilegieren, er anstelle einer Bezugnahme auf die Rechte in § 13 EIBV die rahmenvertragliche Bindung vielmehr in die Liste des § 9 Abs. 4 S. 1 EIBV aufgenommen hätte.

Das VG Köln hat schon in seiner Entscheidung vom 20. Juni 2005¹⁰ die hier vertretene Auffassung zum Umfang der aus § 13 EIBV für Rahmenverträge folgenden Rechte bzw. Einschränkungen bestätigt. So wird in dem Beschluss ausgeführt: „Die Verkehrsunternehmen werden dann ausdrücklich Rahmenverträge nach Maßgabe des § 14a i.V.m. § 13 EIBV mit den Infrastrukturunternehmen abschließen müssen. Diese Verträge müssen den in den einschlägigen Vorschriften benannten Einschränkungen genügen; § 13 Abs. 2 EIBV statuiert z.B., dass nur 75% der Kapazität rahmenvertraglich gebunden sein soll und Rahmenverträge die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte auch im Übrigen nicht ausschließen dürfen.“¹¹ Das VG Köln hat explizit auf die „in den einschlägigen Vorschriften benannten Einschränkungen“ hingewiesen, denen die Rahmenverträge „genügen“ müssen, wobei es die sich aus § 13 Abs. 2 EIBV ergebende Einschränkung beispielhaft nennt. Eine weitere mit Einschränkungen verbundene Festlegung von Rechten, die das Gericht gleichermaßen beispielhaft hätte nennen können, findet sich in § 13 Abs. 1 S. 5 EIBV. Diese Vorschrift

sichert die rahmenvertraglich bestimmten Bandbreiten im Falle eines Trassenkonflikts (allein) im Höchstpreisverfahren ab.

III. Fazit

Angesichts ihrer weitreichenden Bedeutung sowohl für Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch für Zugangsberechtigte spielen Rahmenverträge zwischen diesen beiden Vertragspartnern eine große Rolle. Zu berücksichtigen ist, dass das Eisenbahnrecht derartige langfristige Vereinbarungsoptionen nicht uneingeschränkt zulässt, sondern dazu Vorgaben aufstellt, die berücksichtigt werden müssen. Unter materiellen Gesichtspunkten sind neben den in der EIBV ausdrücklich formulierten Rechten und Anforderungen, die sich im Zusammenhang mit dem Abschluss von Rahmenverträgen ergeben, insbesondere das sich aus § 13 Abs. 6 EIBV ergebende Transparenzgebot sowie das Diskriminierungsverbot des § 13 Abs. 7 i.V.m. § 14 Abs. 1, 6 AEG, § 3 EIBV zu berücksichtigen. Diese expliziten Diskriminierungsverbote verhindern vor allem etwaige Vorhaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, exklusiv mit einem eingeschränkten Kreis von Zugangsberechtigten Rahmenverträge zu schließen, so dass insoweit auch den Inhabern etwaiger vor der Novellierung des Eisenbahnrechts erworbenen Rechte keine Sonderrechte – im Sinne so genannter „Großvaterrechte“ („grandfathering“) – eingeräumt werden dürfen. Gemäß § 14 Abs. 1, 6 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1, § 13 EIBV bedarf es vielmehr einer Gleichbehandlung aller Nutzungspetenten.

¹⁰ VG Köln, N&R 2005, 167 (Beschl. v. 20.6.2005 – Az. 11 L 882/05).

¹¹ VG Köln, N&R 2005, 167, 169 (Beschl. v. 20.6.2005 – Az. 11 L 882/05).

Berichte

Bericht aus Brüssel: Eckpfeiler für eine europäische Energiepolitik

von Robert Klotz*

Die Debatte um die „richtige“ Energiepolitik für Europa gewinnt immer größere Bedeutung und Ausmaße. Gerade die Europäische Kommission spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Öffnung der ehemaligen Monopole für den Wettbewerb ist im Gas- und Stromsektor eine längst beschlossene Sache und steht daher als solche nicht mehr in Frage. Dafür spricht die allgemeine ökonomische Erkenntnis, dass der Wettbewerb den Betreibern mehr Anreize für effizienteres Wirtschaften und neue Investitionen bietet. Um einen tatsächlich funktionierenden Wettbewerb zu ermöglichen, bedarf es, im Energiesektor wie in anderen netzgebundenen Industrien, darüber hinaus jedoch einer strikten Überwachung sowohl des Marktverhaltens der beteiligten Unternehmen als auch der Marktstrukturen. Dabei sind die Besonderheiten dieses Sektors, wie

z.B. die Importabhängigkeit der EU und die Notwendigkeit kontinuierlicher Investitionen in die Netze mit zu berücksichtigen, da ansonsten die Gefahr besteht, dass den Verbrauchern eher Schaden als Nutzen entsteht.

Ein Großteil der daraus entstehenden Aufgaben ist durch die nationalen Regulierungsbehörden zu bewältigen. Sie haben darüber zu wachen, dass die Betreiber von Strom- und Gasnetzen die geltenden Entflechtungsvorschriften einhalten und ihren Wettbewerbern auf Anfrage Zugang zu ihren Netzen zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen gewähren. Die Zuständigkeit der nationalen Wettbewerbsbehörden soll-

* Europäische Kommission, Generaldirektion Wettbewerb. Der Beitrag gibt ausschließlich persönliche Auffassungen des Verfassers wieder.