Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**N/VII/2009/0333**	**9**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Zuständigkeiten**
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	04.09.2009	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AöR	10.09.2009	Entscheidung

Datum: 18.08.2009

Betreff

Rahmenverträge mit der DB Netz AG

Beschlussvorschlag

Der **Ausschuss für Verkehr und Planung** empfiehlt dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgenden Beschluss zu fassen:

Der **Verwaltungsrat** der VRR AöR beauftragt den Vorstand der VRR AöR darauf hinzuwirken, dass für alle durch Trassenkonflikte gefährdeten Linien Rahmenverträge über die EVU abgeschlossen werden.

Die rahmenvertragliche Sicherung muss folgenden Anforderungen genügen:

1. Die Trassen für das modifizierte RE-Konzept und die Trassen im Falle eines Betreiberwechsels während der Rahmenvertragsperiode sind zu sichern. Falls erforderlich muss der VRR für den Fall des Betreiberwechsels innerhalb der Rahmenvertragsperiode selbst die Rahmenverträge abschließen.
2. Die finanziellen Risiken für den VRR durch Reduzierungsentgelte im Falle von Abbestellungen sind soweit wie heute vorhersehbar zu minimieren.

Sachstandsbericht

Erläuterung zu Rahmenverträgen

Auch in der zweiten Rahmenfahrplanperiode, die die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2015 umfasst, bietet die DB Netz AG wieder Rahmenverträge an.
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie alle anderen Zugangsberechtigten (ZB) können vom 21.09.2009 bis zum 19.10.2009 Schienenwegkapazitäten, die sie durch einen Rahmenvertrag mit Wirkung ab dem Netzfahrplan 2011 absichern möchten, bei der DB Netz AG anmelden.

Ein Rahmenvertrag zwischen einem Zugangsberechtigten, und einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist ein Vertrag mit einer **Mindestlaufzeit von zwei Netzfahrplanperioden** über die **Benutzung von Schienenwegkapazität** in dem betroffenen Netz. Zugangsberechtigt sind neben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auch die Aufgabenträger für den SPNV (AT).

Bei der Netzfahrplanerstellung erlangen Rahmenverträge **nur im Konfliktfall** im Rahmen des Entscheidungsverfahrens nach § 9 Abs. 4 EIBV (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) und Ziffer 4.2.1.8.2 SNB 2010 Schienen-Nutzungs-Bedingungen) Bedeutung (Trassenvergabe bei konkurrierenden und gleichrangigen Trassenanmeldungen nach dem Höchstpreisverfahren).
Rahmenvertraglich gesicherte Kapazitäten erhalten **in jedem Fall eine Trasse innerhalb der vereinbarten Bandbreite**, auch wenn dies zu Lasten einer nach den Vorrangkriterien der EIBV und der SNB höherrangigen Trassenanmeldung geht. Vorgegeben sind folgende nach Verkehrsarten differenzierte Mindestbandbreiten:

- +/- 3 Minuten für S-Bahn auf eigenen Strecken
- +/- 5 Minuten für übrigen Personenverkehr
- +/- 15 Minuten für Güterverkehr.

Umgekehrt ist der Kunde zur Zahlung von sog. **Reduzierungsentgelten** verpflichtet, sollte er die zum RV gemeldeten Kapazitäten nicht zu mindestens 98,5 % zum Netzfahrplan anmelden.
Das mit dem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen kann dementsprechend um maximal 1,5 % je Netzfahrplanperiode reduziert werden. Bei einer darüber hinausgehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten. Das Reduzierungsentgelt wird in dem Umfang nicht erhoben, in dem der Kunde anstatt der reduzierten eine zusätzliche Nutzung von Schienenwegkapazität innerhalb der Netzfahrplanperiode vertraglich vereinbart hat.

Das Reduzierungsentgelt beträgt 15 % des Produktes aus dem abweichenden Trassenkilometervolumen und dem durchschnittlichen Trassenkilometerpreis, der sich für die mit diesem Rahmenvertrag gebundenen Kapazitäten entsprechend der jeweils gültigen Trassenpreisliste für die betroffene Netzfahrplanperiode ergibt. Das Reduzierungsentgelt wird dementsprechend für ein Jahr fällig.

Neben der **Regellaufzeit von Rahmenverträgen bis zu 5 Jahren** besteht die Möglichkeit des Abschlusses von lang laufenden Rahmenverträgen. Dies sind Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren. Die lange Laufzeit dieser Rahmenverträge bedarf grundsätzlich der Genehmigung durch die BNetzA. Eine Ausnahme gilt nur für **lang laufende Rahmenverträge eines Aufgabenträgers**, diese müssen nicht durch die BNetzA genehmigt werden.

Bedeutung und Probleme im VRR
Im VRR ist die Strategie zum Abschluss von RV unter folgenden Zielen und Prämissen zu bewerten:

1. **Trassensicherung des SPNV und Güterverkehrvorrangnetz**
   Vor dem Hintergrund insbesondere eines möglichen durch die EU betriebenen Vorrangs internationaler Güterverkehre sollen soweit erforderlich die Linien des SPNV im VRR durch Rahmenverträge gesichert werden.

2. **Grundsätzlich soll die Antragstellung zu RV durch die EVU erfolgen.**
   Dies wird von den AT in NRW als zweckmäßig angesehen, da die EVU über die erforderlichen betrieblichen Kenntnisse zur Antragstellung verfügen und die Trassen zum Netzfahrplan ebenfalls anmelden.

3. **Das künftige RE-Konzept des VRR ist zu sichern.**
   Der im Rahmen des modifizierten RE-Konzeptes vorgesehene Linientausch RE2/RE11 ist rahmenvertraglich abzusichern.

4. **Vollsicherung über die gesamte Verkehrszeit**
   Der VRR strebt an, eine Vollsicherung über die gesamte Verkehrszeit vorzunehmen. Diese Strategie wird jedoch insbesondere vom ZV NVR nicht geteilt, so dass sich an dieser Stelle für die grenzüberschreitenden Linien noch Abstimmungsbedarf ergibt.

5. **Das Risiko der Zahlung von Reduzierungsentgelten ist zu minimieren.**
   Im Falle einer reduzierten Inanspruchnahme rahmenvertraglich gesicherter Kapazitäten, etwa aufgrund von Kürzungen der Finanzmittel, ist es im VRR zum Teil möglich, einen Ausgleich über zusätzliche Anmeldung von Kapazitäten zu bewerkstelligen und somit die Zahlung von Reduzierungsentgelten zu vermeiden. Durch die Vorhaltung von unkritischen und deshalb nicht zu RV angemeldeten Leistungsangeboten kann dieser Ausgleich erfolgen. Eine überschlägige Berechnung des finanziellen Gesamtrisikos für den VRR erbringt bei einem Einsparungsvolumen von 5 % bezogen auf alle Ausschreibungsnetze einen Betrag in Höhe von knapp 100.000 €. Das Risiko der Zahlung von Reduzierungsentgelten erscheint nach Abwägung mit den Nachteilen einer mit der Ablehnung von Trassenanmeldung zum Netzfahrplan verbundenen Problematik unter bisher bekannten Abwägungstatbeständen tragbar und wird favorisiert.

6. **Im Falle eines ausschreibungsbedingten Betreiberwechsels ist soweit möglich und erforderlich die Fortführung der Trassensicherung zu gewährleisten.**
   In diesem Zusammenhang ist die Frage einer Übertragbarkeit von RV zwischen EVU noch zu klären. Dies ist insbesondere für den Sachverhalt relevant, wenn aufgrund des Auslaufens von Verkehrsverträgen 2014, also ein Jahr vor Ende der RV-Periode bei der erforderlichen Neuanmeldung die vorgeschriebene 2-jährige Mindestlaufzeit nicht mehr erreicht werden kann. Erschwerend kommt hinzu, dass im Zuge eines Betreiberwechsels oftmals Veränderungen des Leistungsangebotes einher gehen, die durch den bis dahin bestehenden RV nicht abgedeckt werden.
   Dies gilt für den VRR im Wesentlichen für die beiden Linien RE 2 und RB 42.

Hier ist noch keine abschließende Lösung gefunden, die allen Anforderungen der VRR-Strategie genügt. Voraussichtlich wird der VRR dann als AT 2014 anstreben, einen länger laufenden RV für diese Linien abzuschließen.
Ein weiterer Sonderfall liegt bei der RB 51 vor. Aufgrund der vergaberechtlichen Unsicherheiten kann eine Antragstellung nicht durch ein EVU erfolgen. Diese Linie wird deshalb voraussichtlich federführend durch den AT ZVM zum Rahmenvertrag angemeldet.