



## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

6. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 30.06.2009 in Unna

### Öffentliche Sitzung

TOP: 4

Vorlage: 12/09

Rahmenverträge Infrastruktur (Rahmenfahrplanperiode 2011 – 2015)

#### Grundlagen:

ÖPNVG NRW

#### Berichterstatter:

Herr Bastisch

#### Begründung:

siehe Fortsetzungsblätter

#### Kosten:

keine

#### Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<input checked="" type="checkbox"/>
--	-----	--	-------	-------------------------------------

Einfache Mehrheit:	<input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	-------------------------------------	---------------	--	-------------	--

#### Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandbericht zur Kenntnis
2. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, die noch offenen Fragestellungen zu prüfen und für die Verbandsversammlung am 15.09.2009 einen Vorschlag zur Vorgehensweise einzubringen.

  
Winfried Stork  
Verbandsvorsteher NWL

  
Th. Gemke  
Stv. Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Rahmenverträge Infrastruktur (Rahmenfahrplanperiode 2011 – 2015)**  
**Öffentliche Sitzung**

## **Begründung:**

### **1. Einführung**

Bei der jährlichen Trassenbestellung für die SPNV Leistungen (Netzfahrplanerstellung) – die derzeit im NWL durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Abstimmung mit den Zweckverbänden durchgeführt werden - können Trassenkonflikte zwischen den Anmeldungen der unterschiedlichen Nutzer der Infrastruktur (z. B. Regionalverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) auftreten. Seitens des Infrastrukturbetreiber (DB Netze) ist in diesem Fall ein Entscheidungsverfahren durchzuführen. Die Trassenvergabe erfolgt dann nach den Vorrangkriterien der Eisenbahninfrastrukturnutzungsverordnung (EIBV) und der Schienennutzungsbedingungen der DB Netze (SNB). Danach gibt es grundsätzlich die nachfolgende Rangordnung unter den unterschiedlichen Nutzern für die Zuweisung von Trassen durch DB Netze:

- Vorrang vor allen Trassenanmeldungen haben grenzüberschreitende Zugtrassen (incl. Güterverkehrstrassen)
- Den zweiten Rang haben vertaktete und ins Netz eingebundene Verkehre, dazu gehören auch die Taktverkehre im SPNV.
- An Dritter Stelle sind Zugtrassen für den nationalen Güterverkehr zu berücksichtigen.

Kann auf Basis dieser Kriterien keine Trasse ermittelt werden, die zu bevorzugen ist, wird ein so genanntes „Regelentgeltverfahren“ gemäß § 9 (5) EIBV durchgeführt. Hierbei erhält bei zwei sich gegenseitig ausschließenden Trassenanmeldungen diejenige Trasse den Vorrang, mit der das höchste Entgelt zu erzielen ist.

Auf Basis des § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können Zugangsberechtigte zur Eisenbahninfrastruktur – dazu gehören grundsätzlich auch die SPNV – Aufgabenträger – Rahmenverträge zur Nutzung der Infrastruktur abschließen, mit dem Ziel, der Sicherung der Zugtrassen in einer gewissen Bandbreite.

### **2. Was ist ein Rahmenvertrag?**

Ein Rahmenvertrag zwischen einem Zugangsberechtigten und einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist ein Vertrag mit einer Laufzeit von i. d. R. 5 Jahren über die Benutzung von Schienenwegekapazität. Tritt bei der Netzfahrplanerstellung ein Konflikt auf, erhalten Inhaber von Rahmenverträgen unabhängig den o. g. Vorrangkriterien auf jeden Fall eine Trasse in der definierten Bandbreite.

Rahmenverträge müssen für jede einzelne Zugfahrt abgeschlossen werden. Es müssen nicht unbedingt alle Züge eine Linie gesichert werden, man kann sich auch bei den Rahmenverträgen auf möglicherweise kritische Fahrplanlagen beschränken oder auch Nebenverkehrszeiten aussparen.

**Rahmenverträge Infrastruktur (Rahmenfahrplanperiode 2011 – 2015)**  
**Öffentliche Sitzung**

Voraussetzung für den Abschluss eines Rahmenvertrages ist gem. SNB der DB Netze ein abgeschlossener Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag (Grundsatz INV).

### **3. Was bedeuten Bandbreiten?**

Eine Rahmenvertrags-Kapazität entspricht einer Referenztrasse, die sich durch die Zeit-, Verkehrstage und Laufwegsangaben definiert. Die symmetrische Abweichung von der Referenzlinie wird Bandbreite genannt. In den Rahmenverträgen sind die nachfolgenden Bandbreiten für die Verkehrsarten festgelegt:

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

Dies bedeutet im Ergebnis, dass bei Abschluss eines Rahmenvertrages nicht eine exakte Taktminute gesichert ist, sondern bei Trassenkonflikten z. B. bei RE und RB-Zügen DB Netze in der Bandbreite von 5 Minuten eine verschobene Zugtrasse zuweisen kann.

### **4. In welchen Perioden werden Rahmenverträge abgeschlossen?**

Mit dem Netzfahrplan Dez. 2010 läuft die erste Rahmenfahrplanperiode aus. Rund 32.000 Kapazitäten bundesweit wurden dabei gesichert. Im Regionalverkehr hat die DB Regio die von ihr bedienten Linien weitgehend über Rahmenverträge abgesichert. DB Netze geht derzeit davon aus, dass künftig tendenziell deutlich mehr Rahmenverträge abgeschlossen werden.

Die zweite Rahmenvertragsfahrplanperiode beginnt mit dem Netzfahrplan 2010 und hat vom Grundsatz eine Laufzeit von 5 Jahren bis Ende 2015. Es müssen mindestens für zwei Netzfahrplanperioden (2 Fahrplanjahre) Verträge abgeschlossen werden.

Es sind auch länger laufende Rahmenverträge möglich. Dies sind Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als 5 Jahren. Langlaufende Rahmenverträge müssen von der Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigt werden, mit der Ausnahme, dass SPNV Aufgabenträger diese abschließen.

### **5. Welche Fristen gelten für den Abschluss von Rahmenverträgen?**

Das Anmeldeverfahren für die Zugangsberechtigten unterliegt festen Fristen. Der Beginn der Anmeldefrist ist am 21.09.2009, die Anmeldefrist endet am 19.10.2009. Liegen für Trassenanmeldungen unterschiedliche Anmeldungen vor, muss DB Netz versuchen, diese zu lösen und ggf. nach dem Vorrangprinzip (s. o.) entscheiden.

**Rahmenverträge Infrastruktur (Rahmenfahrplanperiode 2011 – 2015)**  
**Öffentliche Sitzung**

Der Bundesnetzagentur hat DB Netz bis zum 08.02.2010 über den Sachstand der Anmeldungen zu unterrichten.

Den Zugangsberechtigten wird seitens DB Netz bis zum 22.3.2010 ein Angebot über den Abschluss von Rahmenverträgen unterbreitet, der Annahmeschluss für die Rahmenvertragsangebote ist der 09.04.2010.

**6. Wie werden Trassen für Rahmenverträge angemeldet?**

Die Trassenmeldungen können elektronisch über das Trassenportal bei DB Netze angemeldet werden. Die zu sichernden Trassen sind für jede einzelne Zugfahrt zu beantragen. Alternativ kann die Anmeldung auch über ein im Internet bereitgestelltes Anmeldeformular erfolgen.

Das Verfahren entspricht weitgehend dem, mit dem derzeit die auf Basis der westfälischen Verkehrsverträge verkehrenden Unternehmen die Anmeldungen für den Jahresfahrplan vornehmen.

**7. Was passiert, wenn rahmenvertraglich gesicherte Trassen nicht genutzt (abbestellt) werden?**

Mit den Rahmenverträgen wird ein jährliches Trassenkilometervolumen gebunden. Dieses Volumen darf max. um 1,5 % pro Jahr reduziert werden. Bei einer darüber hinausgehenden Reduzierung ist ein „Reduzierungsentgelt“ zu entrichten. Eine Verrechnung bei Umbestellungen und dadurch bedingter Nutzung von anderen Trassen ist möglich.

Das Reduzierungsentgelt beträgt 15 % des Produktes aus dem abweichenden Trassenkilometervolumen und dem durchschnittlichem Trassenkilometerpreis.

(Beispiel: 5 Euro/Zugkm Trassenbenutzungsgebühr, davon 15 % = 0,75 Euro/Zugkm Reduzierungsentgelt)

**8. Bisherige Abstimmungen unter den SPNV Aufgabenträgern in NRW**

Das KC ITF wurde in Abstimmung mit dem Land NRW beauftragt, die Planungen der Zweckverbände zu koordinieren. In der Sitzung des Landesarbeitskreises AK ITF am 30.04.2009 wurde das Thema behandelt, auch DB Netze hat den Sachverhalt erläutert.

In einer weiteren Abstimmungsrunde am 14.05.2009 in Unna haben die SPNV-Aufgabenträger VRR, NVR und NWL die Thematik bilateral diskutiert und Vor- und Nachteile abgewogen. Grundsätzlich wird der Abschluss von Rahmenverträgen zur Sicherung der SPNV-Verkehre in NRW als sinnvoll angesehen. Dennoch müssen vor einer abschließenden Entscheidung noch offenen Fragen und auch das Handling

**Rahmenverträge Infrastruktur (Rahmenfahrplanperiode 2011 – 2015)  
Öffentliche Sitzung**

geklärt werden. Hierzu wird am 18.06.2009 ein weiterer Termin der SPNV-Aufgabenträger in Unna stattfinden, an dem auch DB Netze teilnehmen wird.

Im Fokus stehen derzeit im Wesentlichen die nachfolgenden Fragestellungen:

- Sollen im Rahmen der Bewertung von Chancen und Risiken Rahmenverträge grundsätzlich abgeschlossen werden?
- Wenn ja, sollten die Rahmenverträge von den Aufgabenträgern selbst oder über die beauftragten Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden?
- Für welche Linien oder Linienabschnitte sollen ggf. Rahmenverträge abgeschlossen werden?
- Welche Zeitfenster sollen gesichert werden?
- Welche Auswirkungen sind bei Ausnutzung der Bandbreiten bestehen bei Anschlüssen in den Knoten?
- Wie geht man während einer Rahmenvertragslaufzeit wechselnden Verkehrsverträgen um?
- Übernehmen Aufgabenträger bei Abschluss von Rahmenverträgen eine Gewährleistung gegenüber ihren Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Qualität der Infrastruktur?
- Können konzeptionelle Änderungen in Rahmenverträgen vorgesehen werden?
- Wie wird mit dem Reduzierungsentgelt bei Leistungskürzungen aufgrund per Gesetz verringerter Mittelzuweisung umgegangen?

## **9. Weitere Vorgehensweise**

Im NWL und mit den Nachbaraufgabenträgern werden diese Fragen derzeit geprüft und abgestimmt. Für alle Linien in NRW werden derzeit hierzu die jeweiligen Rahmendaten zusammengestellt.

Aufgrund des derzeitigen Kenntnisstandes kann in der Verbandsversammlung des NWL am 30.06.2009 noch kein abschließender Beschluss herbeigeführt werden. Da das Anmeldeverfahren für die Rahmenverträge allerdings nicht verändert werden kann (Start am 21.09.2009), muss in der Verbandsversammlung NWL am 15.09.2009 die Vorgehensweise beschlossen werden. Weil das Thema Rahmenverträge auch in die Vertragsbeziehungen zwischen NWL bzw. Mitgliedsverbänden und den Verkehrsunternehmen eingreift, ist zum 15.09.2009 eine vorherige Beschlussfassung durch die Mitgliedsverbände erforderlich.