

Verursachungsgerechte Infrastruktur-Benützungsentgelte

Ein Infrastruktur-Benützungsentgelt wird als verursachungsgerecht bezeichnet, wenn sich seine Höhe an den Kosten und Anforderungen der einzelnen Zugarten orientiert. Dadurch sollen die vom jeweiligen Zug verursachten Kosten möglichst genau angelastet werden, um die jeweils spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur im Entgelt berücksichtigen zu können.

Die Vorgaben der Europäischen Union im 1. Eisenbahnpaket waren an den Kosten ausgerichtet, welche unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes entstehen (Richtlinie 2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3, umgesetzt in § 67 Abs. 1 Eisenbahngesetz, EisbG). Im 1. Eisenbahnpaket wurden diese Kosten nicht näher definiert, daher hat sich seither eine Vielzahl von Begriffsbestimmungen entwickelt. Während teilweise nur die Kosten für die Abnutzung der Infrastruktur darunter verstanden wurden, hatten andere darin auch die weiteren direkten Kosten, wie etwa die Betriebsführung, inkludiert. Um in den Entgelten die Kosten und Anforderungen des Zuges abzubilden, werden sie differenziert nach gefahrener Streckenlänge, Geschwindigkeit, Gewicht und Eigenschaften der Fahrzeuge. Welcher der Parameter zur Anwendung kommt, hängt von der vorhandenen Infrastruktur, von den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen und vom Zugaufkommen ab. Einige Infrastrukturbetreiber, z. B. in Deutschland, in der Tschechischen Republik und in der Schweiz, verrechnen externe Kosten in Form der Entgelte weiter. Somit wird etwa in Deutschland einem Güterzug ohne lärmarme Bremsen ein höheres Entgelt verrechnet als einem lärmarmen Güterzug. In der Schweiz muss für den Einsatz eines dieselbetriebenen Zuges auf einer Strecke mit Oberleitung mehr bezahlt werden als für den Einsatz eines Zuges mit Elektroantrieb (Ausnahmen gibt es für Dampflokomotiven oder Züge wie z. B. Bauzüge, welche nicht mit Elektroantrieb ausgestaltet werden können). Durch den Recast zum 1. Eisenbahnpaket wird die EU-Kommission berechtigt, im Rahmen eines Durchführungsrechtsaktes die Bedeutung des Begriffes der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs verbindlich festzulegen (Beschluss voraussichtlich Mai 2014). Durch den einheitlichen Begriff soll europaweit die Entgeltfestsetzung stärker vereinheitlicht werden.

Sollte ein Engpass bei der Streckenkapazität vorliegen, erlaubt § 67 Abs. 2 EisbG hierfür höhere Entgelte zu verrechnen. Im Sinne verursachungsgerechter Infrastruktur-Benützungsentgelte bedeutet dies, dass in solchen Situationen auch der unterschiedliche Kapazitätsverbrauch bepreist werden kann.

Die Regelungen des Art. 8 der Richtlinie 2001/14, umgesetzt in § 67 Abs. 3 und 4 EisbG, sind weitere Grundsätze der Entgeltfestsetzung. § 67 Abs. 3 EisbG legt die Verrechnung höherer Entgelte fest (über die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs hinaus), wenn die Infrastruktur ohne diese Vorgehensweise nicht gebaut worden wäre. § 67 Abs. 4 EisbG sieht die Verrechnung von Zuschlägen zu den Entgelten vor, um eine höhere Kostendeckung zu erreichen. Differenziert werden können die Zuschläge nach Marktsegmenten. Jedoch muss auf die Markttragfähigkeit abgestellt werden, sodass das Ziel einer möglichst hohen

Kostendeckung ohne Verdrängung zahlungsschwächerer Marktsegmente erreicht wird. Diese Regelung wurde im Recast zum 1. Eisenbahnpaket wesentlich ausgebaut: Während bisher nur allgemein festgesetzt war, dass Marktsegmente von der Nutzung der Schieneninfrastruktur nicht ausgeschlossen werden dürfen, sind im Recast genauere Regelungen zur Bildung von Marktsegmenten inklusive der Mindestanzahl an Marktsegmenten vorgesehen.

Ergänzend sind die Nachlässe zu den Entgelten anzuführen, die in Art. 9 der Richtlinie 2001/14 bzw. in § 69 EisebG geregelt sind. Die darin enthaltenen Grundlagen für die Gewährung von Nachlässen sind jedoch für die Bildung von verursachungsgerechten Entgelten nachrangig.