

## **Methodik gemäß Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**

### **§ 1. Gegenstand und Geltungsbereich**

- (1) Gemäß Art 14 Abs 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (im Folgenden: DVO) muss die von der Regulierungsstelle bei der Durchführung der Prüfung angewandte Methodik klar, transparent und nichtdiskriminierend sein und ist auf ihrer Website zu veröffentlichen.
- (2) Erhält die Schienen-Control Kommission einen Antrag einer in Art 11 Abs 2 UAbs 1 der RL 2012/34/EU genannten Stellen auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags, nimmt sie diese Prüfung anhand der vorliegenden Methodik vor.
- (3) Gemäß ihrem Art 2 findet die DVO Anwendung, wenn ein Mitgliedstaat beschlossen hat, das in Art 10 Abs 2 der RL 2012/34/EU genannte Zugangsrecht für neue Schienenpersonenverkehrsdienste gemäß Art 11 Abs 1 der genannten Richtlinie zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort einzuschränken, wenn die Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.
- (4) Gemäß Art 3 Nr 3 der DVO bezeichnet „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag iSd Art 2 lit i der VO (EG) 1370/2007 im Bereich des Schienenverkehrs. „Öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ iSd Art 2 lit i der VO (EG) 1370/2007 bezeichnet einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:

- die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
  - die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.
- (5) Liegt der Abfahrts- oder der Bestimmungsort eines Personenverkehrsdienstes auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn oder sind diese Orte über eine Alternativstrecke erreichbar, und sind diese Eisenbahnen Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge iSv Art 2 lit i der VO (EG) 1370/2007, ist gemäß § 57c Abs 1 EisbG das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zuganges das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrages oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde.
- (6) Wie aus den EG 2 und 3 der DVO hervorgeht, soll das Verfahren der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sicherstellen, dass das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zwecks Erbringung neuer Schienenpersonenverkehrsdienste dann eingeschränkt wird, wenn der neue Schienenpersonenverkehrsdienst im Wettbewerb mit öffentlichen Dienstleistungen steht, damit auf dieselbe Kundengruppe abzielt und geeignet ist, einen nicht unerheblichen Anteil der Fahrgäste des in Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbrachten Verkehrsdienstes abzuziehen. Bei der Prüfung sollte berücksichtigt werden, dass durch den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst positive Netzeffekte für die Betreiber öffentlicher Dienste, ein Nettonutzen für die Fahrgäste oder Vorteile für die Gesellschaft insgesamt entstehen können.
- (7) Die vorliegende Methodik beschreibt das Verfahren der Anmeldung des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes, der Stellung eines Antrags auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sowie die Grundsätze der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts, anhand derer die Schienen-Control Kommission über das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entscheidet.
- (8) Gemäß Art 11 Abs 2 der RL 2012/34/EU, auf den sich Art 11 Abs 1 der DVO bezieht, beurteilt die Regulierungsstelle die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien. Gemäß Art 10 Abs 2 der DVO können vorab festgelegte Schwellenwerte oder spezifische Kriterien genutzt werden, dürfen jedoch nicht strikt oder isoliert von anderen Kriterien angewandt werden. Die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts erfolgt somit anhand einer fallspezifischen Analyse und eines Abwägens verschiedener Kriterien.
- (9) Gemäß Art 14 Abs 2 und EG 22 der DVO tauschen sich die Regulierungsstellen über ihre Erfahrungen bei der Anwendung ihrer jeweiligen Methoden aus und passen diese im Lauf der Zeit soweit erforderlich an.

**§ 2. Verfahren der Anmeldung eines neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes**

- (1) Gemäß Art 4 Abs 1 der DVO iVm Art 38 Abs 4 der RL 2012/34/EU meldet der Antragsteller, der beabsichtigt, einen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst zu betreiben, diese Absicht bei den Infrastrukturbetreibern und den betreffenden Regulierungsstellen mindestens 18 Monate vor Beginn der betreffenden Netzfahrplanperiode an.
- (2) Ein neuer Schienenpersonenverkehrsdienst ist gemäß Art 3 Nr 1 der DVO ein Schienenpersonenverkehrsdienst, der als Linienverkehrsdienst betrieben werden soll und entweder vollständig neu oder mit einer erheblichen Änderung eines bestehenden Schienenpersonenverkehrsdienstes verbunden ist, insbesondere aufgrund einer höheren Frequenz der Dienste oder Anzahl der Halte, und der nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden soll.
- (3) Die Anmeldung hat unter Verwendung des auf der Internetseite [www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at) abrufbaren Formulars zu erfolgen und die in Art 4 Abs 2 der DVO genannten Informationen zu enthalten. Das ausgefüllte Formular ist samt den begleitenden Unterlagen an die Emailadresse [office@schienencontrol.gv.at](mailto:office@schienencontrol.gv.at) zu übermitteln.
- (4) Die Anmeldung des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes wird auf der Internetseite [www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at) veröffentlicht. Unverzüglich, spätestens jedoch binnen zehn Tagen nach Eingang des vollständigen Anmeldeformulars unterrichtet die Schienen-Control Kommission die in Art 4 Abs 4 der DVO genannten Stellen.

**§ 3. Beantragung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts**

- (1) Die Schienen-Control Kommission prüft die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags aufgrund eines Antrags einer der in Art 11 Abs 2 UAbs 1 der RL 2012/34/EU genannten Stelle, welcher innerhalb eines Monats ab Eingang der Anmeldung des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes bei der betreffenden Stelle gestellt wurde (vgl Art 11 Abs 2 der RL 2012/34/EU iVm Art 5 Abs 1 der DVO).
- (2) Mit dem Antrag sind die in Art 7 Abs 1 der DVO genannten Informationen vorzulegen, insbesondere eine Begründung für die Annahme, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht gefährden kann. Es ist darzulegen, welche Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf das Fahrgastaufkommen der in Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags geführten Verkehre zu erwarten sind, dh wie viele Fahrgäste von diesem Verkehr auf den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst umsteigen und wie viele Fahrgäste aufgrund des erweiterten Angebots an Schienenpersonenverkehrsdiensten neu hinzukommen werden. Dies kann anhand einer Analyse der Nachfrageelastizität dargelegt werden.

- (3) Entsprechend Art 8 Abs 2 der DVO begründet die Stelle, die die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt hat, die Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Informationen, wenn sie der Schienen-Control Kommission diese Informationen bereitstellt.

**§ 4. Verfahren der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts**

- (1) Gemäß Art 9 Abs 1 der DVO kann die Regulierungsstelle von der Stelle, welche die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags zusätzliche Informationen anfordern, die sie gemäß Art 7 Abs 2 der DVO für erforderlich hält.
- (2) Gemäß Art 9 Abs 3 der DVO kann die Regulierungsstelle innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts auch bei den anderen in Art 7 Abs 2 der DVO genannten Stellen im Einklang mit dem genannten Artikel die für die Durchführung der Prüfung erforderlichen Informationen anfordern und dafür angemessene Fristen setzen. Soweit dies erforderlich ist, kann die Regulierungsstelle weitere Informationen anfordern.
- (3) Für den Fall, dass der Regulierungsstelle unvollständige Informationen vorgelegt werden, regelt Art 9 der DVO die folgende Vorgehensweise:
- a. Sind die Informationen der Stelle, welche die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so weist sie den Antrag ab.
  - b. Sind die Informationen des Unternehmens, welches beabsichtigt, einen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst zu betreiben, sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die vom Antragsteller bereitgestellten Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so lehnt sie den Zugangsantrag ab.
  - c. Wurde der Antrag nicht von dem Unternehmen gestellt, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführt, und sind die von diesem Unternehmen bereitgestellten Informationen sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die bereitgestellten Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so entscheidet sie, den Zugang zu gewähren.
- (4) Entsprechend Art 11 Abs 1 der DVO entscheidet die Regulierungsstelle nach Abschluss der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts, dass der Zugang zur

Eisenbahninfrastruktur gewährt, geändert, an Bedingungen geknüpft oder verweigert wird.

- (5) Kommt die Regulierungsstelle zum Ergebnis, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet würde, nennt sie entsprechend Art 11 Abs 2 der DVO gegebenenfalls mögliche Änderungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes und/oder richtet Empfehlungen an die zuständigen Behörden zu anderen Änderungen, die nicht den neuen Personenverkehrsdienst betreffen und bei deren Umsetzung sichergestellt wäre, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts erfüllt sind.
- (6) Gemäß Art 9 Abs 6 der DVO erlässt die Regulierungsstelle ihre Entscheidung binnen sechs Wochen nach Eingang aller relevanten Informationen, in jedem Fall aber vor Ende der Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für den Netzfahrplan. Die Regulierungsstelle informiert den Infrastrukturbetreiber unverzüglich über ihre Entscheidung.

#### **§ 5. Von den Verfahrensbeteiligten vorzulegende Informationen**

- (1) Art 7 Abs 2 der DVO nennt die Informationen, welche die Regulierungsstelle von der zuständigen Behörde, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt, dem Unternehmen, welches den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst anbieten möchte, und dem Infrastrukturbetreiber anfordern kann. Die Auflistung dieser Informationen ist nicht erschöpfend, sondern es handelt sich um bloße Beispiele von Informationen, welche im Rahmen einer Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts erforderlich sein können. Gemäß Art 7 der DVO kann die Regulierungsstelle die genannten Verfahrensbeteiligten um alle Informationen ersuchen, welche für die Entscheidung über die Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts erforderlich sind.
- (2) Von der zuständigen Behörde kann die Regulierungsstelle gemäß Art 7 Abs 2 lit a der DVO insbesondere folgende Informationen anfordern:
  - 1. relevante Aufkommens-, Bedarfs- und Einnahmenprognosen, einschließlich der Prognosemethodik sowie
  - 2. gegebenenfalls die bei der Berechnung der finanziellen Nettoauswirkungen gemäß Art 6 Abs 1 der VO (EG) 1370/2007 und deren Anhang angewandte Methode sowie die genutzten Daten.
- (3) Vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt, kann die Regulierungsstelle gemäß Art 7 Abs 2 lit b der DVO insbesondere folgende Informationen anfordern:
  - 1. eine Kopie des öffentlichen Dienstleistungsauftrags,
  - 2. die Geschäftsplanung des Unternehmens für die von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfasste Strecke oder eine Alternativstrecke,

3. relevante Aufkommens-, Bedarfs- und Einnahmenprognosen, einschließlich der Prognosemethodik,
  4. Angaben zu den Einnahmen und Gewinnspannen des Unternehmens auf der von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Strecke oder einer Alternativstrecke,
  5. Fahrplaninformationen zu den Verkehrsdiensten, einschließlich Abfahrtszeiten, Zwischenhalten, Ankunftszeiten und Anschlüssen,
  6. geschätzte Elastizitäten der Verkehrsdienste (zB Preiselastizität, Elastizität in Bezug auf die Qualitätsmerkmale der Verkehrsdienste),
  7. Kapital- und Betriebskosten für die im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbrachten Dienste sowie mit dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundene Änderungen der Kosten und der Nachfrage.
- (4) Vom Unternehmen, welches den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst zu erbringen beabsichtigt, kann die Regulierungsstelle gemäß Art 7 Abs 2 lit c der DVO insbesondere folgende Informationen anfordern:
1. die Geschäftsplanung,
  2. eine Fahrgastaufkommens- und Einnahmenprognose, einschließlich der Prognosemethodik,
  3. Preisstrategien,
  4. Vorkehrungen für die Fahrscheinausstellung,
  5. Fahrzeugspezifikationen (zB Ladefaktor, Sitzplatzzahl, Fahrzeugkonfiguration),
  6. Vermarktungsstrategie.
- (5) Vom Infrastrukturbetreiber kann die Regulierungsstelle gemäß Art 7 Abs 2 lit d der DVO insbesondere folgende Informationen anfordern:
1. Informationen über die relevanten Strecken oder Streckenabschnitte, damit gewährleistet ist, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst auf der betreffenden Infrastruktur betrieben werden kann,
  2. Informationen zu möglichen Auswirkungen des vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit,
  3. Bewertung der Auswirkungen auf die Kapazitätsauslastung,
  4. Pläne für die Infrastrukturentwicklung hinsichtlich der von dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst erfassten Strecken, einschließlich eines Zeitplans für die Durchführung solcher Pläne,
  5. Informationen zu relevanten Rahmenverträgen, die abgeschlossen wurden oder diskutiert werden, insbesondere mit dem Unternehmen, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt.
- (6) Die Schienen-Control Kommission analysiert die von den einzelnen Verfahrensbeteiligten vorgelegten Informationen in ihrer Gesamtheit. Insbesondere unterzieht sie vorgelegte Kalkulationen und Analysen der Nachfrageelastizität einer genauen Prüfung.

## **§ 6. Kriterien der Bewertung des wirtschaftlichen Gleichgewichts**

### **§ 6.1 Allgemein**

- (1) Gemäß Art 10 Abs 1 der DVO prüft die Regulierungsstelle, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet würde. Das wirtschaftliche Gleichgewicht ist als gefährdet anzusehen, wenn der neue Schienenpersonenverkehrsdienst auf mindestens einen der folgenden Aspekte erhebliche negative Auswirkungen hätte:
  - a. die Profitabilität der vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags betriebenen Verkehrsdienste,
  - b. die Nettokosten der zuständigen Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt.
- (2) Art 10 Abs 4 der DVO normiert, dass die Regulierungsstelle die Erheblichkeit der Auswirkungen bewertet, wobei sie insbesondere die vertraglichen Vereinbarungen zwischen der zuständigen Behörde und dem den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmen berücksichtigt, darunter gegebenenfalls auch die gemäß dem Anhang der VO (EG) 1370/2007 festgesetzte oder aus einer wettbewerblichen Vergabe resultierende Höhe der Ausgleichsleistung sowie etwaige Risikoteilungsmechanismen, zB in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und die Einnahmen.
- (3) Art 10 Abs 2 der DVO sieht vor, dass sich die Analyse auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag insgesamt, nicht auf einzelne in seinem Rahmen erbrachte Dienste, sowie auf seine gesamte Laufzeit beziehen muss. Vorab festgelegte Schwellenwerte oder spezifische Kriterien können genutzt werden, dürfen jedoch nicht strikt oder isoliert von anderen Kriterien angewandt werden.
- (4) Gemäß Art 10 Abs 3 der DVO bewertet die Regulierungsstelle die finanziellen Nettoauswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Die Analyse der Kosten und Einnahmen, die mit dem Betrieb der Dienste im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach dem Markteintritt des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes verbunden sind, muss folgende Aspekte umfassen:
  - a. Änderungen der Kosten und Einnahmen des Eisenbahnunternehmens, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt (gegebenenfalls einschließlich Kosteneinsparungen, zB da Fahrzeuge am Ende ihrer Nutzungsdauer nicht mehr ausgetauscht werden oder Verträge von Mitarbeitern enden),
  - b. mit dem vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundene finanzielle Auswirkungen innerhalb des von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Netzes (zB neue Fahrgäste, die an einer Verbindung mit einem regionalen Dienst interessiert sind, der im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags angeboten wird),

- c. mögliche wettbewerbliche Reaktionen des Eisenbahnunternehmens, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt,
- d. Auswirkung auf relevante Investitionen von Eisenbahnunternehmen oder zuständigen Behörden, zB in Fahrzeuge,
- e. den Wert möglicher bestehender ausschließlicher Rechte.

### **§ 6.2 Beurteilung zu erwartender erheblicher negativer Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes**

- (1) Die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts soll die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Nachfrage nach den Verkehrsdiensten im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags feststellen. Dazu ist zu prüfen, ob und inwieweit der neue Schienenpersonenverkehrsdienst dieselbe Nachfrage bedient wie der Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und insofern um dieselben Fahrgäste konkurriert.
- (2) Um dies festzustellen, vergleicht die Schienen-Control Kommission die wesentlichen Merkmale der beiden Verkehre. Zu diesen Merkmalen zählen insbesondere die bedienten Strecken mit Abfahrts- und Bestimmungsbahnhof sowie Zwischenhalten, weiters Fahrpläne, Fahrzeiten und Preisgestaltung.
- (3) Bedienen der neue Schienenpersonenverkehrsdienst und der Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht oder nur in geringem Ausmaß dieselbe Nachfrage, so ist nicht zu erwarten, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst erhebliche negative Auswirkungen auf die Profitabilität des Verkehrsdienstes im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags haben wird. Er kann sich sogar positiv auf diese Profitabilität auswirken, indem er neue Anschlussverbindungen zum Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags herstellt.
- (4) Konkurriert der neue Schienenpersonenverkehrsdienst dagegen in nennenswertem Ausmaß um dieselben Fahrgäste wie der Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, so ist die Wahrscheinlichkeit, dass er erhebliche negative Auswirkungen auf die Profitabilität des Verkehrsdienstes im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags haben wird, vergleichsweise höher.
- (5) Allein deshalb, weil der neue Schienenpersonenverkehrsdienst zum Teil dieselbe Nachfrage bedient wie der Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, kann jedoch noch nicht von einer Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts ausgegangen werden. Allerdings liegt es auf der Hand, dass ein neuer Schienenpersonenverkehrsdienst, welcher dieselben Kundengruppen bedient wie der Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen dieses Verkehrsdienstes führt. Ist die Beförderungskapazität des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes im Vergleich zu jener des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gering, ist jedoch davon auszugehen, dass die Auswirkungen des



neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht erheblich sein werden.

- (6) Ist davon auszugehen, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst mit dem bestehenden Verkehrsdienst im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags konkurriert, ist zu untersuchen, ob damit erhebliche negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags verbunden wären. Gemäß Art 10 Abs 2 der DVO sind dabei die Auswirkungen auf den gesamten öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu untersuchen.
- (7) Die Auswirkungen auf einen Verkehrsdienst im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags können nicht als erheblich betrachtet werden, wenn zu erwarten ist, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung der Gesamtheit der Verkehrsdienste über die gesamte Vertragslaufzeit einen angemessenen Gewinn iSd Anhangs der VO (EG) 1370/2007 erzielt. Gemäß Nr 6 des Anhangs ist unter angemessenem Gewinn eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist. Art 6 Abs 1 zweiter Satz der VO (EG) 1370/2007 sieht vor, dass jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Art 5 Abs 1, Abs 3 oder Abs 3b vergeben wurde oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift steht, den Bestimmungen des Anhangs unterliegt. Gemäß Art 4 Abs 1 lit b der VO (EG) 1370/2007 sind in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:
- i. die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
  - ii. die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit; dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Art 5 Abs 1, Abs 3 oder Abs 3b der VO (EG) 1370/2007 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden.

- (8) Die Beurteilung, ob der neue Schienenpersonenverkehrsdienst erhebliche Auswirkungen haben wird, erfolgt fallspezifisch unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände.

### **§ 6.3 Weitere Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes und Entscheidung über das Zugangsrecht**

- (1) Gemäß Art 10 Abs 5 der DVO untersucht die Regulierungsstelle über die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts hinaus,
  - a. den mit dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundenen kurz- und mittelfristigen Nettonutzen für die Kunden,
  - b. die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Leistungsfähigkeit und die Qualität der Schienenverkehrsdienste,
  - c. die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Erstellung von Fahrplänen für Schienenverkehrsdienste.
- (2) Kommt die Regulierungsstelle zu dem Ergebnis, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht gefährden, zugleich jedoch einen Nettonutzen für die Kunden generieren wird, kann sie gemäß Art 11 Abs 2 lit b der DVO Empfehlungen an die zuständigen Behörden zu anderen Änderungen richten, die nicht den neuen Personenverkehrsdienst betreffen und bei deren Umsetzung sichergestellt wäre, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts erfüllt sind.
- (3) Zusätzlich zu den Ergebnissen der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts berücksichtigt die Regulierungsstelle die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf den Nettonutzen für die Kunden, die Leistungsfähigkeit und die Qualität der Schienenverkehrsdienste und die Erstellung von Fahrplänen. Diese Faktoren wirken sich zwar nicht direkt auf das wirtschaftliche Gleichgewicht aus, sie beeinflussen jedoch die Bedeutung, die dem wirtschaftlichen Gleichgewicht bei der Entscheidung der Regulierungsstelle über das Zugangsrecht zukommt.
- (4) Ein solcher Faktor kann die Entlastung bestehender Schienenpersonenverkehrsdienste und/oder Strecken sein. Der neue Schienenpersonenverkehrsdienst kann zu einer Entlastung sehr stark frequentierter Schienenpersonenverkehrsdienste auf derselben Strecke oder einer Alternativstrecke führen und so eine Erhöhung der Betriebsqualität bewirken. Ein Nettonutzen für die Kunden kann etwa in niedrigeren Preisen, häufigeren Verkehrsverbindungen und kürzeren Fahrzeiten bestehen.

### **§ 6.4 Änderungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes**

- (1) Würde das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet, so nennt die Regulierungsstelle gemäß Art 11 Abs 2 lit a der DVO gegebenenfalls mögliche Änderungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes, wie zB Änderungen der Frequenz, der Streckenführung, Zwischenhalte oder Zeitpläne, bei deren Umsetzung sichergestellt wäre, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts gemäß Art 10 Abs 2 der RL 2012/34/EU erfüllt sind.