

**Memorandum**  
**zur Trassenpreisminderung**  
**für das Netzwerk Privatbahnen**  
**Vereinigung Europäischer Güterverkehrsunternehmen e.V.**

Wie erbeten zeigen wir nachfolgend rechtliche Möglichkeiten zur Minderung der Trassenentgelte bei nicht vertragsgemäßen Zustand der Infrastrukturanlagen auf.

**I. Minderung nach Gesetz und SNB**

Das Minderungsrecht ist gesetzlich erstmals zum 1. August 2005 durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) eingeführt worden. In § 21 Abs. 6 Satz 2 heißt es:

„Sie [*Die Entgelte*] sind bei nicht vertragsgemäßigem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu mindern.“

Die DB Netz AG hat vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Vorgabe in ihren Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) ein System zur Minderung der Trassenpreise etabliert, das allerdings äußerst restriktiv ist und viele Fälle der Verzögerung einer Fahrt aufgrund infrastruktureller Defizite überhaupt nicht erfasst. Wir stellen dieses System unter II. im Einzelnen dar.

Angesichts der Ausgestaltung der Minderung in § 21 Abs. 6 Satz 2 EIBV als zwingendes Recht kann die DB Netz AG den Minderungsumfang nach unserer Auffassung allerdings nicht durch ihre SNB einschränken. Es ist daher äußerst zweifelhaft, ob das restriktive Minderungssystem in den SNB überhaupt abschließende Wirkung haben kann. Unter Punkt III. haben wir dargelegt, wie eine weitergehende Minderung direkt auf Basis der gesetzlichen Grundlage aussehen könnte und welche Maßnahmen zur Geltendmachung dieser weitergehenden Minderung ergriffen werden können.

**II. Minderung nach den SNB der DB Netz AG**

**1. Minderungstatbestand**

Nach den SNB der DB Netz AG ist ein Minderungsrecht dann gegeben, wenn

- näher definierte Infrastrukturmerkmale verfehlt werden und es dadurch zu einer
- näher definierten Einschränkung der Nutzung kommt.

#### **a. Definierte Infrastrukturmerkmale**

Die Infrastrukturmerkmale, deren Nichterreichen zu einer Minderung führen kann, werden in Kapitel 6, Ziffer 6.2.3.7 im Einzelnen definiert.<sup>1</sup> Zu diesen Infrastrukturmerkmalen zählen etwa Streckenklasse (A-D), Lichtraumprofil, Neigetechnik, Oberstromgrenzwert, Traktionsart (elektrifiziert oder Diesel).

Die Zuordnung der jeweiligen Infrastrukturmerkmale zu den konkreten Strecken des gesamten Streckennetzes der DB Netz AG befindet sich in einem umfangreichen Kartenwerk, das als Anlage 5 und 6 zu Kapitel 3 der SNB als pdf-Datei verfügbar ist (abzurufen über die Homepage der Deutschen Bahn AG, Geschäftsfeld „Infrastruktur“). Daneben steht eine Online-Anwendung – die „Graphische Infrastrukturbeschreibung“ – unter [http://snb-prod.bahn.de/SNBViewer/public\\_html\\_de/index.html](http://snb-prod.bahn.de/SNBViewer/public_html_de/index.html) zur Verfügung.

Der **erste Schritt** bei der Berechnung der Minderung besteht demnach darin, die tatsächlichen Infrastrukturmerkmale der konkret befahrenen Strecke mit dem Soll-Zustand zu vergleichen, wie er sich aus den benannten Kartenwerken ergibt.

Beispiel: Für eine konkrete Strecke von A nach B weist die Anlage 5 zu Kapitel 3 der SNB unter dem Infrastrukturmerkmal „Gleisanzahl“ Zweigleisigkeit auf (Soll-Zustand). Tatsächlich ist ein Gleis jedoch aufgrund einer Weichenstörung gesperrt (Ist-Zustand). Damit wird das definierte Streckenmerkmal „Gleisanzahl“ verfehlt, so dass grundsätzlich Minderung in Betracht kommt.

#### **b. Definierten Einschränkung der Nutzung**

Weicht der Ist-Zustand einer Strecke in Bezug auf die definierten Infrastrukturmerkmale von dem Soll-Zustand ab, wie er sich aus den Kartenwerken ergibt, kommt eine Minderung

---

<sup>1</sup> Alle in Bezug genommenen Ziffern der SNB beziehen sich auf die jüngste Fassung der SNB (Stand 14.05.2007) nach Umgestaltung des Bedingungswerkes als Folge des partiellen Widerspruchs durch Bescheid der Bundesnetzagentur vom 20.11.2006 sowie dem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 26.03.2007 (Az. 13 B 2592/06), der in Bezug auf einzelne Klauseln die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs der DB Netz AG gegen den Bescheid der Bundesnetzagentur angeordnet hat. Die unmittelbar entgeltrelevanten Bestandteile der SNB dürften trotz des bereits erfolgten Inkrafttretens des Bedingungswerkes im April 2007 dagegen im Gleichklang mit den Entgeltlisten erst mit Wirkung zum Dezember 2007 Geltung beanspruchen. Nach ausdrücklicher Regelung in den SNB gilt dies allerdings nur für die im **Kapitel 6** der SNB niedergelegten Entgeltgrundsätze, vgl. Ziffer 6.1 (Einleitung).

gleichwohl nur dann in Betracht, wenn dadurch auch die Nutzung der Strecke eingeschränkt wird. Welcher Art die jeweilige Einschränkung sein muss, um minderungsrelevant zu sein, definieren die SNB in einer weiteren Tabelle im Kapitel 6 unter Ziffer 6.2.3.7.

Die Definition der minderungsrelevanten Einschränkungen differenziert dabei nach den jeweiligen Streckenmerkmalen. Gemeinsam ist den jeweiligen Definitionen, dass eine Entgeltminderung nicht stattfindet, sofern die Fahrt „planmäßig“ erfolgt. Gemeint ist damit **offensichtlich die auf dem jeweiligen Fahrplan ausgewiesene Gesamtfahrzeit**. Erst wenn die Abweichung des tatsächlichen Infrastrukturmerkmals von dem Soll-Zustand zu einer spürbar erhöhten Gesamtfahrzeit führt (in der Regel mehr als 10%), greift die Minderung ein. In der Regel führt ein Abweichen von den definierten Streckenmerkmalen dann zu einer erhöhten Gesamtfahrzeit, wenn eine Umleitung erforderlich ist.

Der **zweite Schritt** bei der Berechnung der Minderung besteht damit in der Feststellung, ob das Verfehlen eines oder mehrerer Infrastrukturmerkmale zu einer Einschränkung der Nutzung führt, wie sie in Kapitel 6 SNB definiert wird. In der Regel ist dies der Fall, wenn das Fehlen des Infrastrukturmerkmals zu einer Erhöhung der Gesamtfahrzeit um mehr als 10% führt, verglichen mit der Fahrzeit, wie sie sich aus dem jeweiligen Fahrplan für die konkrete Fahrt ergibt.

In Fortführung des oben benannten Beispiels muss das EVU aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke umgeleitet werden. Der Fahrplan, der vor Aufnahme der Bauarbeiten erstellt worden war, sieht eine Fahrzeit von 50 Minuten vor. Durch die Umleitung beträgt die Fahrzeit nunmehr 70 Minuten (+ 40%). Das EVU kann Minderung verlangen.

## **2. Minderungshöhe**

Die Höhe der Minderung ergibt sich aus dem jeweils gültigen Trassenpreissystem („TPS“). Das TPS sieht aktuell eine Minderungsstaffel vor, wobei der Minderungsbetrag jeweils um 10% hinter dem Überschreiten der planmäßigen Fahrdauer bleibt. D.h.: Bei einer Überschreitung der planmäßigen Fahrdauer um gleich oder kleiner 10% findet keine Minderung statt, bei einem Überschreiten um 20% beträgt die Minderung 10%, etc. Gemindert wird dabei stets das konkrete Trassenentgelt für die jeweilige Strecke.

Der **dritte Schritt** bei der Berechnung der Minderung besteht also darin, zu ermitteln, um wie viel %-Punkte die tatsächliche Gesamtfahrdauer aufgrund der Nutzungseinschränkung über

der fahrplanmäßig ausgewiesenen Fahrdauer liegt.

Um das oben benannte Beispiel fortzuführen: Betrag des Entgelts für die Strecke EUR 400, so beläuft sich die Minderung bei einem Überschreiten der planmäßigen Fahrdauer um 40% auf EUR 120 (=30% von EUR 400). Das EVU muss für die Strecke also nur EUR 280 zahlen.

### **3. Anrechnung im Anreizsystem**

Eine Entgeltreduzierung nach dem „Anreizsystem zur Verringerung von Störungen“ (Kapitel 6, Ziffer 6.2 SNB) wird auf eine Minderung des Nutzungsentgeltes angerechnet, sofern beiden die gleiche Ursache zugrunde liegt, vgl. Ziffer 8.1.8.5 SNB). Bekanntlich führen Verspätungen der auf Basis des Fahrplans für die jeweilige Strecke zu ermittelnden Ist-Zeit zu sogenannten „Verspätungsminuten“ nach dem Anreizsystem, für die eine „Strafzahlung“ in Höhe von EUR 0,10/Verspätungsminute zu leisten ist. Je nach Zuordnung der Verspätungsminuten zu jeweils definierten „Verantwortungsbereichen“ wird die Strafzahlung zu Lasten der DB Netz AG, des EVU oder keiner Seite verbucht.

Gehört der Umstand, der zu der Minderung führt, innerhalb des Anreizsystems zur Verantwortungssphäre der DB Netz AG, werden die dadurch zu Gunsten des EVU begründeten Strafzahlungen auf den Minderungsbetrag angerechnet.

In einem **vierten Schritt** ist daher zu ermitteln, ob und in welcher Höhe die minderungsbegründenden Umstände Strafzahlungen der DB Netz AG zu den eigenen Gunsten auslösen. Der Betrag ist von dem Minderungsbetrag abzuziehen. Dieser Prüf- und Rechenschritt dürfte allerdings wohl von der DB Netz AG selbständig erbracht werden.

Um das oben begonnene Beispiel fortzuführen: Die Eingleisigkeit der Strecke, die zu der Umleitung führt, beruhte auf einer Weichenstörung. Weichenstörungen gehören nach dem Anreizsystem in die Verantwortung der DB Netz AG. Das EVU bekommt also für die insgesamt 20-minütige Überschreitung der Fahrplanzeit im Anreizsystem einen Betrag von EUR 2 gutgeschrieben (= 20x EUR 0,10). Der Minderungsbetrag beläuft sich daher nur auf EUR 118; insgesamt muss das EVU Trassenentgelt in Höhe von EUR 282 für die Strecke bezahlen.

### **4. Verfahren der Geltendmachung der Minderung**

Die SNB regeln das Verfahren, in dem die Minderung geltend zu machen ist, insofern, als das EVU die der Minderung zugrunde liegenden Tatsachen unverzüglich, „d.h. spätestens

zwei Wochen nach der beeinträchtigten Trassennutzung“ anzeigen „sollte“. Im Unterlassensfall muss das EVU nach Ablauf der Frist die tatsächlichen Voraussetzungen der Minderung beweisen. Indirekt lässt sich dieser Regelung entnehmen, dass das EVU auch nach Ablauf der Zwei-Wochen-Frist noch die entsprechende Mitteilung machen kann, dass es lediglich davor in den Genuss einer Beweislast zu Lasten der DB Netz AG kommt.

Weitergehende Anforderungen an die Form etc. der Anzeige stellen die SNB nicht. Sie kann daher grundsätzlich in jeder Form, insbesondere per e-Mail erfolgen. Da auch weitergehende Angaben zu dem Adressaten der Anzeige fehlen, ist sie im Zweifel an die zuständige Niederlassung der DB Netz AG zu richten.

## **5. Fazit für die Minderung nach den SNB in der betrieblichen Praxis**

Um die Minderung nach den SNB in der betrieblichen Praxis zu etablieren, müssten im Ergebnis folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Bei jeder Zugverspätung um mehr als 10% gegenüber den Fahrplandaten hat eine Analyse (vorzugsweise wohl durch den Zugführer) zu erfolgen, ob die Verspätung auf eine Ursache zurückzuführen ist, die im Zusammenhang mit den definierten Infrastrukturmerkmalen der SNB steht. Die handelnden Personen, insbesondere die Zugführer sind insoweit mit den gemäß der SNB relevanten Infrastrukturmerkmalen vertraut zu machen.
- Anschließend ist durch einen Verantwortlichen zu überprüfen, welchen Soll-Zustand der entsprechende Schienenweg nach den Anlagen 5 und 6 der SNB hat, und, falls sich insofern ein Minderungsrecht ergibt, in welcher Höhe die Minderung ausfällt.
- Unverzüglich nach dieser Zugverspätung, jedenfalls aber innerhalb von 2 Wochen ist an die Niederlassung West der DB Netz AG eine Mitteilung zu machen, die folgende Daten enthält:
  - i. Zeit und Ort der Fahrt
  - ii. Fahrtdauer gemäß Fahrplan
  - iii. Umfang der Verspätung gegenüber Fahrplan
  - iv. Ursache der Verspätung

Die DB Netz AG sollte dann bei der nächsten Rechnung den geminderten Betrag zugrunde legen.

### III. Weitergehende Minderung

#### 1. Kritik an der Minderung nach den SNB

Das Minderungsrecht an den SNB erfasst insbesondere folgende, relevante Fälle nicht:

- Verspätung durch Mängel der Infrastruktur, die nicht in den definierten Infrastrukturmerkmalen enthalten sind. Dazu gehören insbesondere Langsamfahrstellen oder komplette Streckensperrungen aufgrund von Baustellen.
- Jede Art von Infrastrukturmängeln (auch in Bezug auf die definierten Infrastrukturmerkmale), die bereits bei Fahrplanerstellung bekannt und daher bei Bemessung der Gesamtfahrzeit berücksichtigt ist. Dies trifft insbesondere die Sondertrassen, da diese relativ kurzfristig gebucht werden und DB Netz AG daher in der Regel weiß, welche Mängel auf der Strecke vorhanden sind und dies bei der ausgewiesenen Fahrzeit berücksichtigt.

#### 2. Durchsetzung einer weitergehenden Minderung

Vor dem Hintergrund des gesetzlich relativ weit formulierten Minderungsrechts stellt sich die Frage, ob die Einschränkungen in den SNB rechtlich überhaupt zulässig sind. Formelle Beanstandungen seitens der Bundesnetzagentur gibt es bislang nicht. Allerdings hat sie in ihren bisherigen Bescheiden und auch im persönlichen Gespräch zu erkennen gegeben, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Entgeltfragen hat die Behörde bislang ohnehin noch nicht in größerem Umfang angegangen.

Für die EVU stellt sich daher die Frage, ob sie eigeninitiativ über das restriktive Minderungsrecht der SNB hinausgehen und **direkt auf Basis des § 21 Abs. 6 Satz 2 EIBV weitergehende Minderung** geltend machen sollten. Ein solches Vorgehen kann natürlich eine Konfrontation mit der DB Netz AG herbeiführen. Erfahrungsgemäß ist wohl davon auszugehen, dass die DB Netz AG eine „eigenmächtige“ Minderung nicht ohne weiteres akzeptieren, bei den größeren EVU aber zunächst keine weiteren Maßnahmen ergreifen wird. Die EVU sind dann in der Regel gezwungen, aufgrund der ungeklärten Rechtslage für die einbehaltenen Beträge Rückstellungen zu bilden, bis etwaige Forderungen verjährt sind oder die Angelegenheit rechtskräftig geklärt wurde. Eine solche Klärung kann das EVU freilich auch aktiv herbeiführen, in dem es entsprechende Feststellungsklage erhebt. Auch wenn dieser Zustand sicherlich unbefriedigend ist, mag ein solches Vorgehen angesichts der ggf. durch die weitergehende Minderung eingesparte Summen durchaus vorteilhaft sein. Sollte ein derarti-

ges Vorgehen gewählt werden, ist es zu empfehlen, der DB Netz AG gegenüber genau darzulegen, wie sich die Minderung jenseits des Minderungssystems in den SNB nach Ansicht des EVU berechnet.

Vorsorglich sei darauf hingewiesen, dass die DB Netz AG nach ihren SNB das Recht hat, im Falle von einbehaltenen Zahlungen Sicherheiten oder Vorkasse zu verlangen. Nach einer Entscheidung des OVG NRW kann sie zudem berechtigt sein, auf die Zurückbehaltung von Zahlungen mit einem Ausschluss vom Netz zu reagieren. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass die DB Netz AG in einem etwaigen Rechtsstreit gegen das EVU, das die Minderungsbeträge zurückbehalten hat, obsiegt. In diesem Fall hat das EVU die Kosten des Rechtsstreits sowie die zurückbehaltenen Beträge zzgl. Zinsen (z.Zt. 10,7% ab Verzug) zu tragen.

Nachfolgend führen wir aus, wie und in welchem Umfang sich unserer Ansicht nach ein weitergehendes Minderungsrecht gut begründen ließe. Es handelt sich aber dabei um eine hier entwickelte Rechtsansicht, die mangels entsprechender Fallpraxis so bislang weder von der Bundesnetzagentur noch den Gerichten aufgegriffen worden ist.

### **3. Voraussetzungen einer weitergehenden Minderung**

#### **a. Minderungstatbestand**

##### **aa. Erste Voraussetzung: Infrastrukturelle Defizite**

Eine Minderung findet gemäß § 21 Abs. 6 Satz 2 EIBV statt bei nicht vertragsgemäßigem Zustand

- des Schienenweges,
- der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme,
- der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom.

Erste Voraussetzung eines Minderungsrechts ist damit eine Fehl- bzw. Nichtfunktion in Bezug auf eine oder mehrere der benannten Infrastrukturbestandteile.

##### **bb. Zweite Voraussetzung: Nichterreichen des unteren „Vmax“-Bereiche der jeweiligen Streckenkategorie**

Das Gesetz erklärt eine Fehl- oder Nichtfunktion der benannten Infrastruktur nur dann für minderungsrelevant, wenn sie von dem „vertragsgemäßen Zustand“ abweicht. Da die DB Netz AG unmittelbar keinen bestimmten Netzzustand vertraglich fixiert, stellt sich die schwie-

rige Frage, wie der „vertragsgemäße“ Soll-Maßstab der Infrastruktur zu bestimmen ist. Die DB Netz AG selber verweist in dem von ihr entwickelten Minderungssystem auf diejenigen Infrastrukturmerkmale als die „vertraglich geschuldeten“, die sie in Kapitel 6 SNB im Einzelnen definiert. Problematisch ist daran jedoch nicht nur, dass sie damit wesentliche Merkmale der Infrastruktur aus dem Minderungssystem ausnimmt (dazu oben, III.1), sondern auch, dass die dort benannten Infrastrukturmerkmale *überhaupt keine Entsprechung in den Entgelten* gefunden haben. Der Preis einer Strecke, die etwa elektrifiziert ist, fällt nach dem TPS nicht höher aus als eine nicht-elektrifizierte Strecke. Warum sollten aber Infrastrukturmerkmale, die nach dem „Trassenpreissystem“ keine direkte Entgeltrelevanz aufweisen, als alleinige Grundlage für die Minderung genommen werden?

Sinnvoller dürfte es daher unseres Erachtens sein, die infrastrukturelle Leistungsfähigkeit, die nach dem Trassenpreissystem über die „Streckenkategorien“ unmittelbar entgeltrelevant ist, als den „vertragsgemäßen Zustand“ der Infrastruktur anzusehen. Dafür spricht auch die nachstehende Überlegung.

Entscheidender Parameter bei der Frage nach möglichen Nutzungsbeeinträchtigungen der Infrastruktur dürfte für die EVU stets das Merkmal der *zeitlichen Dimension* sein. Sieht man von möglichen Gefährdungen der Sicherheit einmal ab, wird eine mangelhafte Infrastruktur im Schienenverkehr für die Carrier in aller Regel erst dann relevant, wenn sie zu Verzögerungen der Transportdauer führt. Als Maßstab für die Bemessung einer Verzögerung kann unseres Erachtens, wie dargelegt, jedoch nicht allein der Fahrplan für die jeweilige Fahrt dienen: Infrastrukturmängel, die eine Fahrt zu normalen Geschwindigkeiten unmöglich machen (Stichwort: Langsamfahrstellen), sind vielfach bereits bei der Bemessung der Fahrplanzeit berücksichtigt.

Als Maßstab für die Bemessung einer Verzögerung sollten unseres Erachtens die von der DB Netz AG definierten „Vmax“-Bereiche der jeweiligen Streckenkategorien gewählt werden. Der „Vmax“-Bereich der jeweiligen Streckenkategorie gemäß dem TPS gibt an, innerhalb welcher Bandbreite Höchstgeschwindigkeiten auf der jeweiligen Strecke erreichbar sind. Bei den Streckenkategorien handelt es sich bekanntlich um die von der DB Netz AG vorgenommene Einteilung der Strecken in bestimmte Qualitätsstufen, die sich neben infrastrukturellen Ausrüstungsmerkmalen insbesondere in Bezug auf die erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit definieren. Je nach Güte der einzelnen Streckenkategorien sind vom Nutzer differierende Trassenentgelte zu zahlen. Über die Einbindung in das „Trassenpreissystem“ werden die Streckenkategorien zum Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages, so dass der gesetzliche Maßstab des „vertraglich geschuldeten Zustandes“ der Infrastruktur (§ 21 Abs. 6

S.2 EIBV) gewahrt ist. Daraus folgt unseres Erachtens, dass ein Zurückbleiben hinter der vertraglich geschuldeten Leistung dann gegeben ist, wenn auf der jeweiligen Strecke die tatsächlich mögliche Durchschnittsgeschwindigkeit geringer ist als der untere Wert des Vmax-Bereichs.

#### **b. Minderungshöhe**

Es liegt nahe, den Streckenpreis in dem Umfang zu mindern, in dem die tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeit hinter der Soll-Geschwindigkeit entsprechend dem Vmax-Bereich der jeweiligen Streckenkategorie zurückbleibt. Allerdings ist zu beachten, dass die Bandbreite der Vmax-Geschwindigkeiten bei den Streckenkategorien nach dem TPS lediglich für den „überwiegenden“ Teil der Strecke gilt. Wie dieser Begriff zu quantifizieren ist, lässt das TPS offen. Angemessen erscheint es unseres Erachtens, die „versetzte“ Minderungsstaffel (siehe dazu oben, II.2.) auch hier anzusetzen, so dass bis zu einem Zurückbleiben der Leistung um bis zu 10% noch keine Minderung eintritt. Damit sollten dann auch die durch das Merkmal „überwiegend“ zugestandenen Toleranzen ausreichend erfasst sein.

Beispiel: Ein EVU hat über eine Strecke von 100 km eine Fernstrecke F 5 zum Preis von EUR 1,86/km gebucht. Die Kategorie F5 erlaubt überwiegende Vmax-Geschwindigkeiten von mindestens 101 km/h. Aufgrund einer Langsamfahrstelle auf der Strecke, die sich über 20 km hinzieht und nur ein Fahren im Tempo von 10km/h erlaubt, beträgt die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit nur 36, 84 km/h. Die tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit bleibt damit knapp um 64 % hinter der gemäß der Streckenkategorie geschuldeten Durchschnittsgeschwindigkeit zurück. Der Gesamtpreis für die Strecke (EUR 186,00) ist daher entsprechend der „versetzten“ Minderungsstaffel um 60% zu kürzen, so dass der vom EVU für die Strecke zu zahlende, geminderte Betrag bei EUR 74,40 liegt.

#### **c. Anrechnung im Anreizsystem?**

Auch hier ist eine Entgeltreduzierung nach dem Anreizsystem wohl auf die Minderungsbeiträge anzurechnen (siehe bereits oben, II.3). Da hier jedoch, anders als in dem von der DB Netz AG entwickelten System, die EVU die Minderungsbeträge selbständig berechnen müssen, dürfte eine Anrechnung mit Zahlungen aus dem Anreizsystem aus praktischen Gründen Schwierigkeiten bereiten. Im Ergebnis halten wir es angesichts der eher geringen Beträge, die im Rahmen des Anreizsystems gutgeschrieben werden, für vertretbar, die Frage der Anrechnung bei der praktischen Handhabung zunächst zu ignorieren.

#### **d. Verfahren der Geltendmachung**

Aus Vorsorge und um Beweissicherungen durch Zeitablauf nicht zu gefährden, sollte bei den direkt auf Basis des § 21 Abs. 6 Satz 2 EIBV ermittelten Minderungstatbeständen ebenfalls das Verfahren eingehalten werden, wie es für das SNB-Minderungssystem gilt (dazu oben, II.4).

#### **e. Fazit für die Minderung nach § 21 Abs. 6 Satz 2 EIBV in der betrieblichen Praxis**

Um die Minderung nach den SNB in der betrieblichen Praxis zu etablieren, müssten im Ergebnis folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Bei jeder Fahrt, die aufgrund infrastruktureller Defizite zu einer verringerten Geschwindigkeit führt, hat der Lokführer die Durchschnittsgeschwindigkeit sowie die Ursache der Verzögerung (Langsamfahrstelle, Baustelle, Hangrutsch, umgestürzte Bäume, etc.) zu ermitteln.
- Ein innerbetrieblich Verantwortlicher vergleicht die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit mit dem Vmax-Bereich der entsprechenden Streckenkategorie. Gleichzeitig prüft der Verantwortliche, ob die von dem Lokführer ermittelte Ursache für die Verzögerung auf ein Defizit bei den
  - i. den Schienenwegen,
  - ii. den zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssystemen oder
  - iii. den zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstromzurückzuführen ist. Ist dies der Fall, errechnet er den Minderungsbetrag nach der "versetzten Minderungsstaffel".
- Unverzüglich nach der Zugverspätung, jedenfalls aber innerhalb von 2 Wochen ist an die Niederlassung West der DB Netz AG eine Mitteilung zu machen, dass das EVU mindern werde. Zudem sind der die DB Netz AG folgende Daten zu benennen:
  - v. Zeit und Ort der Fahrt
  - vi. Streckenkategorie und VMax-Bereich
  - vii. tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit
  - viii. Ursache der Verzögerung

Bei der nächsten Trassenpreisrechnung zieht das EVU dann den Minderungsbetrag von der Gesamtsumme ab.

gez.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping letters and lines.

Dr. Anselm Grün  
Rechtsanwalt

27. Juni 2007