Bundesnetzagentur

Slot- und Kapazitätsmanagement auf KV-Umschlagsanlagen in Deutschland

Fachtagung der RailCom

04. November 2022

Themenübersicht

1. KV-Terminallandschaft in Deutschland
2. Rechtliche Vorgaben diskriminierungsfreier Zugang
3. Weitere Vorgaben / Hilfestellungen
4. Tätigkeit der Bundesnetzagentur zur Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs
5. Umsetzungsbeispiele aus der Praxis

KV-Terminals in Deutschland

KV-Umschlagsanlagen insgesamt: über **160 Standorte**

davon trimodal: über 90

https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/10/SGKV_Terminalkarte_DACH_web.pdf

Anzahl Betreiber: rund 70

Größe der Anlagen:

- Überwiegende Anzahl bis zu 100.000 TEU Umschlagkapazität
- Aber auch einzelne mit Umschlagkapazitäten über 500.000 TEU

https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2021.pdf?__blob=publicationFile&v=13

Rechtliche Vorgaben Zugang

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Leistungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen

(EU-Rili 2012/34 national umgesetzt im Eisenbahnregulierungsgesetz)

Wer muss Zugang gewähren?

Alle* Betreiber von Güterterminals, die Güter von/auf die Eisenbahn verladen.

Wer hat das Zugangsrecht?

Nach nationalem Recht neben Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Unternehmen, die Transporte auf der Schiene organisieren.

* Außer Werksbahnen

Rechtliche Vorgaben Nutzungsbedingungen

Betreiber von Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, eine Beschreibung der Serviceeinrichtung zu erstellen und zu veröffentlichen.

(EU-DVO 2017/2177)

Transparenz über Bedingungen als Voraussetzung für den diskriminierungsfreien Zugang

Mindestinhalte Beschreibung der Serviceeinrichtung

gem. Artikel 4 2017/2177

a) die Liste aller Anlagen inkl. Öffnungszeiten *
b) Kontaktangaben *
c) Beschreibung der technischen Merkmale *
d) Beschreibung der Leistungen *
e) Möglichkeit und Bedingungen der Eigenerbringung von Leistungen
f) Verfahren zur Beantragung des Zugangs (inkl. Bearbeitungsfristen)
g) Bei mehreren Betreibern, ob Zugang getrennt beantragt werden muss
h) Mindestinhalt und zur Form von Anträgen auf Zugang/Antragsmuster
i) ggf. Musterzugangsverträge und allgemeine Geschäftsbedingungen
j) Bedingungen für die Nutzung der IT-Systeme
k) Koordinierungsverfahren und Vorrangkriterien
l) Änderungen technischer Merkmale, vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen
m) Entgelte *
n) Grundsätze Preisnachlässe

* keine Befreiung möglich Inhalte mit Bezug zum Slot- und Kapazitätsmanagement

Rechtliche Vorgaben Zugang in DVO

- Zusammenarbeit bei der Zuweisung und Nutzung von Kapazität der Serviceeinrichtung (Art. 7)
  - Bei Terminals des Schienengüterverkehrs auch Austausch von Informationen über die Ortung und Nachverfolgung von Zügen und, sofern verfügbar, voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtzeiten bei Verspätungen und Störungen.
- Anträge auf Zugang (Art. 8)
- Beantwortung von Anträgen (Art. 9)

Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren nach DVO (Art. 10-14)

- Antrag ist unvereinbar mit anderem Antrag oder bereits zugewiesener Kapazität -> Koordinierung
- Anträge können nicht in Einklang gebracht werden

  -> Entscheidungsverfahren nach objektiven und nichtdiskriminierenden Vorrangkriterien, die der Betreiber festlegt

  -> Betreiber und Antragsteller prüfen tragfähige Alternativen

  -> Regulierungsstelle wird (nach Aufforderung) unterrichtet
- Keine Einigung über tragfähige Alternative

  -> Ablehnung und Beschwerdemöglichkeit

Rechtliche Vorgaben Kapazitätsmangement

Nationales Recht (§ 43 ERegG):

Rechte an und Nutzung von Kapazitäten

- Kapazität darf nicht auf Dritte übertragen werden
- Handel mit Kapazität ist verboten
- Betreiber kann/muss bei Nichtnutzung kündigen

Leitfaden der Bundesnetzagentur zu Nutzungsbedingungen nach DVO (EU) 2017/2177

Leistungen mit Eisenbahnbezug, die einem Zugangsberechtigten angeboten werden müssen, damit dieser die Serviceeinrichtung so nutzen kann, wie es deren Sinn und Zweck und typisch betrieblicher Ablauf vorsehen.

Verfahren zur Beantragung des Zugangs: auch Anmeldefristen und Zeiträume; Vorrangkriterien für Kapazitätszuweisung, die anzuwenden sind, wenn Anträge nach dem Koordinierungsverfahren nicht miteinander in Einklang gebracht werden können.

Art. 11 der DVO nennt beispielhaft eine Reihe von Aspekten, die in den **Vorrangkriterien** berücksichtigt werden können. Dazu zählen z.B. bestehende Verträge, die Absicht und Fähigkeit zur Nutzung von beantragter Kapazität, Zusammenhang mit bereits zugewiesener Zugtrasse oder die Vorrangkriterien für die Zuweisung von Zugtrassen.

Die Rolle der Bundesnetzagentur

Vorabprüfungen nach § 73 ERegG

- Nutzungsbedingungen
- Beabsichtigte Ablehnungen von Zugangsanträgen

Bundesnetzagentur kann ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigten Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen.

Beschwerdeverfahren nach § 66 ERegG

- Bundesnetzagentur kann Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, um Verstöße zu beseitigen oder zu verhüten.

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) – Anmeldung und Vergabe in den NBS

- Anmeldungen zum Netzfahrplan 01.08. - 15.09.
- Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr spätestens 48 Stunden vor geplantem Slotbeginn
- fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen
- Vorrangkriterien:
  1. Notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse
  2. Höheres Regelentgelt
  3. Anmeldungen ohne tragfähige Alternative
  4. Höchstpreisverfahren
- First-come-first-served im Gelegenheitsverkehr

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) – Kapazitätsmanagement

- **Slot:** zeitlich und räumlich bestimmte Zugangsrecht innerhalb des Umschlagbereichs eines Terminals. Der Slot beträgt pro Eingangs- bzw. pro Ausgangszug maximal je 5 Stunden.
- **Umschlagleistung:** neben dem Kranungsvorgang Auflistung diverser einzelner Bestandteile inkl. zeitweiliger transportbedingter Zwischenabstellung

  „Eingangstag plus folgender Terminalarbeitstag"
- Erhebung eines Entgeltes für **Durchläufer**
- ZB darf die **Gleisinfrastruktur** nicht vor Beginn des vereinbarten Slots **belegen** und muss am Ende des vereinbarten Slots wieder **freimachen** (nach Ablauf von 1 Stunde kann DUSS auf Kosten und Gefahr des Nutzers räumen).
- Nutzer hat erforderliche **Rangiertätigkeiten** sicherzustellen.

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) – Kapazitätsmanagement

- **Stornierung:** Entgelt bis zu 40 % vom Umschlagerlös
- Besonderes **Kündigungsrecht** der DUSS bei nicht vertragsgemäßer Inanspruchnahme der vereinbarten Leistungen
- **Kapazitätsüberlastung:** hohe Auslastung der Infrastruktur oder Teile der Infrastruktur – z. B. LKW-Vorstaufläche, Krane, Gleisinfrastruktur oder Abstellfläche für die Zwischenabstellung
- **Situationsbedingte Steuerungsmaßnahmen:** z.B. Beschränkung der straßenseitigen Voranlieferung, prioritäre Abfertigungsreihenfolgen zur Entlastung der Anlage, Beschränkung von Umbuchungsaufträgen der Nutzer

Neuss Trimodal

- **Rabatt** für Schiene-Schiene-Umschlag
- **Verspätungen** von mehr als 30 Minuten führen zum Verlust des Anspruchs auf den angemeldeten Slot (Neuss Trimodal)
- Das **Abstellen von Ladeeinheiten** erfolgt generell unter dem Vorbehalt der Platzverfügbarkeit
- **Anpassung der Nutzungsvereinbarung** bei abweichender Nutzung: „Innerhalb eines Quartals müssen 70 % der angemeldeten Slots pünktlich genutzt und mindestens 50 % der angemeldeten Leistung eingehalten werden. Unterschreitet ein Nutzer einen dieser Werte, so kann die Neuss Trimodal GmbH die vereinbarte Slotnutzung im folgenden Quartal entsprechend der tatsächlichen Nutzung im vorherigen Quartal anpassen. Der betroffene Zugangsberechtigte/EVU ist in diesem Fall mit angemessener Vorlaufzeit zu informieren.“

Aktuelle Herausforderungen

Störung der globalen Lieferketten

- Hohe Auslastungen und Umrouten von Schiffen führt bei Seehafen- und auch bei Hinterlandterminals zu Problemen.
- Reaktion einiger Terminals: Beschränkung der Annahme auf Ladeeinheiten für den aktuellen Versandtag

-> teilweise Rückstau von Zügen

Lösungsansätze aus der Praxis

- Größtmögliche Echtzeittransparenz zu Abwicklungsdaten, damit alle Beteiligten auf Störungen reagieren können
- Orientierung der Zugläufe an den tatsächlichen Abfahrten/Ankünften der Schiffe

Bundesnetzagentur

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Andrea Hehnke
Referentin Zugang zu Serviceeinrichtungen

0049-228-14-7042
andrea.hehnke@bnetza.de