



Entgeltgrundsätze für Serviceeinrichtungen

**der SWO
Stadtwerke Osnabrück AG**

**für die Hafenbahn
auf dem Gelände des Stichkanalhafens Osnabrück**

Gültig ab 01. Januar 2026

1. Zweck und Geltungsbereich

1.1 Allgemeines

Die Entgeltgrundsätze der SWO gewährleisten nach den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahn Gesetzes (AEG) allen Zugangsberechtigten denen dieses Recht nach § 10 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Streckennetz und Serviceeinrichtungen.

1.2 Geltungsbereich

Die Entgeltgrundsätze gelten für Zugangsberechtigte, für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und die zugehörigen Serviceeinrichtungen der Stadtwerke Osnabrück AG (SWO).

2. Anreizsystem

2.1 Grundsatz des Anreizentgeltes

Die für die Nutzung der Infrastruktur der SWO zu entrichtenden Entgelte sind gemäß § 39 ERegG so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der SWO Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bieten.

2.2 Ausgestaltung des Anreizsystems

Ist die Serviceeinrichtung der SWO nicht verfügbar, greift das Anreizsystem der SWO. Generell ist bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt.

Verantwortung des EVU:

Ist bei einer Störung gemäß NBS-AT 5.3.5 trotz intensivster Bemühungen die Serviceeinrichtung nicht innerhalb einer Normentstörungszeit von 2 Stunden wieder verfügbar, so erhält SWO für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden kann, ein Anreizentgelt gemäß dem aktuell gültigen Entgeltverzeichnis. Entstehen dem EIU durch die Störung bzw. Störungsbeseitigung keine Nachteile, so entfällt der Anspruch auf ein Anreizentgelt.

Verantwortung des EIU:

Ist bei einer Störung gemäß NBS-AT 5.3.6 trotz intensivster Bemühungen die Serviceeinrichtung nicht innerhalb einer Normentstörungszeit von 2 Stunden wieder verfügbar, so erhält das EVU für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden kann, ein Anreizentgelt gemäß dem aktuell gültigen Entgeltverzeichnis. Ist das EIU in der Lage, eine zumutbare Nutzungsalternative zu bieten, so entfällt der Anspruch seitens des EVU auf ein Anreizentgelt.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der SWO bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

3. Berechnung der Infrastrukturnutzungsentgelte

Als Nutzungsentgelte werden die Kosten für die Leistungserbringung inklusive eines angemessenen Gewinns im Sinne des § 32 ERegG angesetzt.

Die Verteilung der Kosten erfolgt dabei entsprechend der durch die Zugangsberechtigten genutzten Eisenbahninfrastruktur wie folgt auf Einzelkomponenten:

- Nutzung einer Weiche
- Nutzung 1 km Gleislänge (pro angefangenen km)
- Nutzung Ladestraße

Zur Vereinfachung der Abrechnung zwischen EVU und SWO wird aus diesen Einzelkomponenten ein leistungsabhängiges Entgelt errechnet.
Entgelt = Anzahl der Wagen x Wagenentgelt

Das so ermittelte Wagenentgelt wird für jeden Empfangskunden, jede Ladestelle oder jeden anderen Zielpunkt im Hafen einmalig errechnet. Es ist dabei unerheblich, ob die entsprechenden Wagen beladen oder nicht beladen sind.

4. Sachlich bedingte Entgeltreduzierung

4.1 Reduzierung der Entgelte im Falle der Verwendung von schadstoffreduzierenden Antrieben

Entgelte werden in Abhängigkeit des Einsatzes von schadstoffreduzierenden Antrieben differenziert. Sofern ein EVU eine Lok mit einem Antrieb einsetzt, der geringere Mengen an Schadstoffen freisetzt als beim Antrieb durch Dieselloks ohne Rußfilter freigesetzt werden, wird das Entgelt für die Infrastrukturnutzung je Güter- oder Personentriebwagen abgesenkt.

Die Reduzierung erfolgt, wenn die vom EVU genutzte Lok die jeweiligen im Folgenden genannten technischen Anforderungen erfüllt:

Kategorie A: Dieselloks ohne Abgasbehandlung

Kategorie B: Dieselloks, die die Emissionsklasse IIIB erreichen sowie Dieselloks, die sowohl mit einem Rußpartikelfilter als auch mit einem SCR-Katalysator ausgerüstet sind.

Kategorie C: Dieselloks, die die Emissionsklasse V erreichen.

Kategorie D: Hybridloks oder batterieelektrische Elektroloks.

Die Höhe der jeweils geltenden Entgelte je Kategorie kann dem aktuell gültigen Entgeltverzeichnis entnommen werden.