

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Kurzfassung.....	3
Kapitel 1	
Aktuelle Wettbewerbsentwicklungen auf den Eisenbahnmärkten.....	12
1.1 Entwicklung des Schienenverkehrs bis zum Ausbruch der Covid-19-Pandemie	12
1.1.1 Schienenpersonennahverkehr: Anteil der Wettbewerber weiterhin steigend	12
1.1.2 Schienenpersonenfernverkehr: Wettbewerber können Marktanteile erstmals ausbauen	13
1.1.3 Schienengüterverkehr: Wettbewerbsunternehmen weisen erstmals Anteilsmehrheit auf	15
1.2 Weitgehend konstante Verteilung von Marktanteilen im intermodalen Wettbewerb ..	16
1.3 Starke Rückgänge des Eisenbahnverkehrs aufkommens im Jahr 2020 im Zuge der Covid-19-Pandemie.....	18
Kapitel 2	
Potenzielle Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von Eigenkapitalerhöhungen vermeiden....	20
2.1 Beabsichtigte Eigenkapitalerhöhungen	21
2.2 Wettbewerbsverzerrungen infolge von Eigenkapitalerhöhungen	22
2.2.1 Direkte intramodale Wettbewerbsverzerrungen	22
2.2.2 Indirekte intramodale Wettbewerbsverzerrungen.....	25
2.2.3 Eigenkapitalerhöhungen beeinflussen die Infrastrukturentgelte zulasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen	26
2.3 Alternative Förderinstrumente anwenden	27
2.3.1 Schieneninfrastruktur über Investitionskostenzuschüsse fördern	28
2.3.2 Liquidität über eine wettbewerbsneutrale Trassenpreisförderung herstellen.....	29
2.3.3 Erstattung von Umsatzausfällen bei unzureichender Trassenpreisförderung	31
Kapitel 3	
Wettbewerblichen Konflikt aufgrund der vertikalen Integration des DB-Konzerns auflösen	33
3.1 Eigentumsrechtliche Trennung ist weiterhin geboten	33
3.2 Wettbewerbsrechtliche Risiken durch die integrierte Konzernstruktur.....	34
3.2.1 Keine weitere Beeinträchtigung der wettbewerblichen Chancengleichheit in historisch bedingt geschwächter Marktstruktur zulässig.....	35

3.2.2	Weitere Beeinträchtigung der Marktstruktur durch staatliche Hinnahme oder Begünstigung von Marktmachtmissbrüchen des DB-Konzerns	36
3.2.3	Aktienrechtlich abgesichertes Interesse des DB-Konzerns am Schutz seiner Marktstellung	38
3.2.3.1	Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge	38
3.2.3.2	Interne Leistungsbeziehungen und deren bilanzielle Bewertung	40
3.2.4	Zum Konzerninteresse parallel laufendes Bundesinteresse	43
3.3	Zu schwache Ausgestaltung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, um Einhaltung der wettbewerbsrechtlichen Vorgaben zu gewährleisten.....	46
3.3.1	Überblick: Bestehende Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes.....	47
3.3.2	Keine Unabhängigkeit der konzernzugehörigen Betreiber von Infrastruktureinrichtungen	49
3.3.3	Beherrschungsverträge mit regulierungsrechtlichen Zielen grundsätzlich unvereinbar	52
3.3.4	Ergebnisabführungsverträge regulierungs- und beihilferechtlich problematisch	53
3.3.5	Unzureichende finanzielle Transparenz der Leistungsbeziehungen	55
3.3.6	Bundesinteresse erschwert regulatorische Neutralisierung von wettbewerbsinkompatiblen Konzerninteressen zusätzlich.....	55
3.4	Vertragliche und gesetzliche Änderungen notwendig	56
3.4.1	Beherrschungsverträge kündigen	56
3.4.2	Ergebnisabführungsverträge: Anpassung vertraglicher und gesetzlicher Regelungen zur transparenten Weiterleitung der Gewinne.....	57
3.4.3	Gefahr überhöhter Verrechnungspreise mithilfe von stärkeren Effizienzanforderungen begegnen	59
3.4.4	Vertikale Trennung als effektivste Maßnahme zur Verminderung wettbewerbsrechtlicher Risiken	59
3.4.5	Bundesnetzagentur zu außerordentlichen behördlichen Maßnahmen ermächtigen	60

Kapitel 4

	Regulierungspotenziale stärker ausschöpfen.....	62
4.1	Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes.....	62
4.1.1	Zentrale Ziele des Eisenbahnregulierungsgesetzes bisher nicht erreicht	62
4.1.2	Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsgesetzes bleibt hinter den Möglichkeiten zurück	64
4.2	Zugangsregulierung von Schienenwegkapazitäten und Serviceeinrichtungen.....	68
4.2.1	Intransparenz und Planungsunsicherheiten beim Trassenzuweisungsverfahren der zweiten Anmeldeperiode abbauen.....	69
4.2.2	Zuweisungsproblematik bei überlasteten Schienenwegen	73
4.2.2.1	Überlastete Schienenwege bergen wettbewerbliche Risiken	73

4.2.2.2	Verbindliche Vorrangkriterien für die Zuweisung überlasteter Schienenwege schaffen	74
4.2.3	Zugangsschwierigkeiten bei Abstellgleisen	78
4.2.3.1	Mehrjährige Nutzungsverträge erschweren den Zugang.....	78
4.2.3.2	Anzahl mehrjähriger Nutzungsverträge begrenzen und Informationsprobleme abbauen	82
4.3	Regulierung der Zugangsentgelte	84
4.3.1	Ausgestaltung der Zugangsentgeltregulierung.....	85
4.3.1.1	Trassenentgelte	85
4.3.1.2	Stationsentgelte	86
4.3.2	Anreize zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung unzureichend	89
4.3.2.1	Finanzielle Mittel der LUFV III unterliegen keinen Effizienzanforderungen	92
4.3.2.2	Sektorale Produktivitätsfortschrittsrate und individuelle Effizienzvorgaben einführen	94
4.3.2.3	Ansetzbare Kapitalverzinsung der DB Netz AG anpassen	95
4.3.2.4	Stationsentgelte einer Anreizregulierung unterwerfen	97
4.3.3	Bedenken in Bezug auf eine Kosten-Preis-Schere	100
4.3.3.1	Entwicklung der Rechtsprechung.....	102
4.3.3.2	Entwicklung der behördlichen Entscheidungspraxis.....	104
4.3.3.3	Haftungsrisiken für den Bund	108
4.3.3.4	Empfehlungen: Genehmigung unter Vorbehalt oder Einführung einer eigenständigen gesetzlichen Prüfungskompetenz für die Bundesnetzagentur	109
4.3.4	Optimierungspotenzial der Entgeltregulierung im Bereich der Entgeltstruktur	109
4.3.4.1	Trassenentgelte sind im Schienenpersonenverkehr bisher frequenzabhängig	110
4.3.4.2	Frequenzabhängige Trassenentgelte bremsen höhere Bedienungsfrequenzen aus	111
4.3.4.3	Frequenzabhängigkeit der Entgelte ohne klare theoretische und rechtliche Fundierung	114
4.3.4.4	Zugkapazitätsbezogene Trassenentgelte könnten Chancen für mehr Verkehr auf unterausgelasteten Strecken bringen	117

Kapitel 5

	Deutschlandtakt wettbewerblich gestalten	122
5.1	Aktuelle Entwicklungen zu Planung und Finanzierung mit Blick auf den zukünftigen Wettbewerb	123
5.1.1	Zielfahrplan wettbewerbsfähig konzipieren	123
5.1.2	Infrastruktur effizient planen.....	127
5.1.3	Infrastrukturausbau langfristig finanzieren	128
5.2	Regulatorische Maßnahmen im Kontext Deutschlandtakt	130
5.2.1	Deutschlandtakt wettbewerblich erproben	130

5.2.1.1	Pilotprojekte transparent entwickeln.....	131
5.2.1.2	Modelle der Kapazitätsnutzung transparent und fair erproben.....	133
5.2.2	Rahmenverträge für den Takt anpassen	135
5.2.2.1	Einseitige Änderungs- und Kündigungsmöglichkeiten schränken Zugangssicherung ein	137
5.2.2.2	Konflikt zwischen Rahmenverträgen und Deutschlandtakt auflösen	138
5.2.2.3	Wettbewerbliche Risiken bei Wiederaufnahme von Rahmenverträgen verhindern	139
5.2.2.4	Neue Rahmenverträge für den Deutschlandtakt gestalten	140
5.3	Deutschlandtakt mit wirksamen Wettbewerbselementen einführen	141
5.3.1	Deutschlandtakt im gegenwärtigen Marktmodell?.....	142
5.3.2	Anpassungsbedarf zur Umsetzung des vorkonstruierten Zielfahrplans im gegenwärtigen Marktmodell	144
5.3.2.1	Systemrassen definieren	145
5.3.2.2	Trassenanmeldungsverfahren anpassen – Vorrangregelungen für Deutschlandtakt	147
5.3.2.3	Anreize durch die Entgeltregulierung setzen.....	148
5.3.3	Organisatorischer Wechsel im Fernverkehr.....	150
Kapitel 6		
	Chancengleichheit für Tarifierung, Vertrieb und Fahrzeugbeschaffung schaffen	153
6.1	Tarifierung im Hinblick auf effektiven Wettbewerb erweitern.....	153
6.2	Mehr Wettbewerb im Online-Vertriebsmarkt.....	157
6.2.1	Entwicklungen bei Online-Vertriebsplattformen.....	157
6.2.2	Wettbewerbsrisiken für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritte	160
6.2.3	Zugang zu Echtzeitdaten diskriminierungsfrei gewähren	163
6.3	Zugang zu Rollmaterial verbessern	166
Kapitel 7		
	Fazit und Handlungsempfehlungen	170