

Inhaltsverzeichnis

Einführung	23
Erster Teil: Liberalisierung der Eisenbahn in Großbritannien – Erfahrungen mit dem Ownership Unbundling	29
Kapitel 1: Historischer Überblick	30
A. Gründung der Eisenbahnindustrie durch private Unternehmen	30
B. Staatliche Interventionen	31
I. Regulatorische Maßnahmen	32
II. Verstaatlichung	34
C. Die Entwicklung der Staatsbahn	36
D. Fazit	39
Kapitel 2: Eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb im Zuge der Privatisierung von British Rail	39
A. Motivation und Voraussetzungen	39
I. Nationale wirtschafts- und verkehrspolitische Entwicklung	40
1. Liberalisierungspolitik der „Tories“ seit 1979	40
2. Entscheidung für das Trennungsmodell	42
II. Europäischer Rahmen	48
1. Die „Trennungsrichtlinie“ RL 91/440/EWG	50
a. Regelungsgehalt der RL 91/440/EWG a.F.	50
b. Einfluss der RL 91/440/EWG auf das britische Reformmodell	52
2. Weiterer Europäischer Rechtsrahmen	54
III. Zwischenergebnis	55
B. Rechtliche und tatsächliche Umsetzung des Ownership Unbundling	56
I. Überblick über die Strukturreform	56
II. Vorgaben des Railways Act 1993	58
III. Ownership Unbundling durch separate Veräußerung von Netzgesellschaft und Verkehrsleistungssparten	60
1. Die Netzgesellschaft Railtrack	60

2. Neuordnung der Verkehrsleistungsmärkte	64
a. Personenverkehr	64
b. Güterverkehr	66
3. Die Märkte für Rollmaterialvermietung, Wartung und Instandhaltung	68
4. Institutioneller Rahmen	69
IV. Zwischenergebnis	71
C. Marktgeleitete und legislative Entwicklungen im Anschluss an die Trennung	73
I. Entwicklung der Verkehrs- und sonstigen Dienstleistungsmärkte	73
1. Personen- und Güterverkehr	73
2. Effekte durch den Markt der Rollmaterialvermietung	76
II. Neuausrichtung der Infrastrukturgesellschaft	77
III. Nachbesserungen bei der Zuordnung der Regulierungskompetenzen	81
D. Fazit	82
 Kapitel 3: Der Status quo im britischen Eisenbahnsektor – Rahmenbedingungen für ein level playing field ?	83
A. Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit der separierten Märkte	85
I. Infrastrukturmarkt	85
1. Regulierung und Leistungsfähigkeit der Infrastrukturgesellschaft	85
2. Bewertung der Gefahr von Wettbewerbsbeschränkungen	87
II. Personenverkehr – Franchising und Open Access	88
III. Güterverkehr	90
B. Kennzahlen und Bewertung der Entwicklung des gegenwärtigen Trennungsmodells in Großbritannien	92
C. Fazit	97
 Kapitel 4: Zusammenfassung der Ergebnisse des ersten Teils	98
 Zweiter Teil: Wettbewerbsökonomische Grundlagen der eigentumsrechtlichen Trennung von Netz und Betrieb	101
 Kapitel 1: Begriffliche und systematische Einordnung des Unbundlingkonzepts	103
A. Unbundling, Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung	103
B. Überblick über die Formen des Unbundling	107

C.	Zielrichtung und Abgrenzung des Unbundlingkonzepts im Kontext kartellrechtlicher Instrumentarien	109
I.	Ausgangsüberlegungen	109
II.	Abgrenzung der Entflechtung zum Missbrauchsverbot und zur Zugangsgewährung gemäß der <i>Essential Facilities Doctrine</i>	111
D.	Fazit	113
Kapitel 2: Ökonomische Indikation für die Umsetzung des Ownership Unbundling im Eisenbahnsektor		114
A.	Marktabgrenzung	115
I.	Allgemeines	115
II.	Bestimmung der Trennungslinie: Abgrenzung von Infrastruktur- und Transportleistungsmärkten	117
B.	Schienennetzinfrastruktur als natürliches Monopol	120
I.	Theoretische Grundlagen	120
II.	Subadditivität und Angreifbarkeit des Schienennetzmonopols	123
C.	Verbundene Märkte mit Wettbewerbspotential	126
I.	Vorüberlegungen	126
II.	Güterverkehrsdiestleistungen	128
III.	Personenverkehrsdiestleistungen	130
1.	Wettbewerbspotential im Fernverkehr	131
2.	Wettbewerbspotential im SPNV	133
IV.	Zwischenfazit	134
D.	Diskriminierungspotential des Schienennetzbetreibers	135
I.	Nachweis des Diskriminierungspotentials	135
1.	Allgemeines Diskriminierungspotential des Netzmonopolisten	135
2.	Besonderes Diskriminierungspotential des Schienennetz- monopolisten	137
3.	Strukturbedingtes Interesse an der Ausnutzung des Diskriminierungspotentials	138
II.	Effekt möglicher Entflechtungsmaßnahmen auf das Diskriminierungspotential	139
E.	Desintegrationsspezifische Verluste <i>versus</i> Effizienzgewinne	142
I.	Verlust von Verbundvorteilen, Gefahr von Unterinvesti- tionen und einmalige Trennungskosten <i>versus</i> Effizienzsteigerung durch intramodalen Wettbewerb: allgemeine Theorie	142
II.	Verlust von Verbundvorteilen zwischen Netz und Betrieb im Eisenbahnsektor	144
III.	Investitionsanreize	147
IV.	Einmalige Trennungskosten	149

V. Möglichkeit zu Effizienzgewinn durch Wettbewerb	150
F. Zusammenfassung der Anwendungsvoraussetzungen und Fazit	152
Kapitel 3: Gestaltungsvarianten nach der eigentumsrechtlichen Trennung von Netz und Betrieb – Lösungsvorschläge der Ökonomie	154
A. Organisation des Infrastrukturmarktes	155
I. Privatisierte Netzgesellschaft	156
II. Klub der Netznutzer	157
III. Ausschreibung des Netzbetriebs	159
IV. Netzgesellschaft in staatlichem Mehrheitseigentum	160
B. Organisation der Verkehrsdienstleistungsmärkte	161
I. Güterverkehr	162
II. Personenverkehr	162
III. Sonstige Dienstleistungen	164
C. Regulierungsbedarf	164
D. Fazit	166
Kapitel 4: Zusammenfassung der Ergebnisse des zweiten Teils	166
Dritter Teil: Das unionsrechtliche Erfordernis einer eigentumsrechtlichen Trennung von Netz und Betrieb im Eisenbahnsektor	171
Kapitel 1: Rechtliche und rechtstatsächliche Ausgangslage	172
A. Der Unionsrechtsrahmen für den Eisenbahnsektor	174
I. Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik auf der Grundlage der verkehrsspezifischen Vorgaben des AEU-Vertrags	174
1. Die verkehrsspezifischen Regelungen des AEU-Vertrags im Überblick	174
2. Entwicklung der Verkehrspolitik der Union	179
II. Wesentliche Struktur- und Regulierungsvorgaben des eisenbahnverkehrsspezifischen Sekundärrechts	181
1. Chronologischer Überblick	182
2. Vorgaben zur Trennung von Infrastruktur und Transportbetrieb	186
a. Die Trennungsverpflichtung im Wortlaut des Art. 6 RL 91/440/EWG	187
b. Die Trennung bereits voraussetzende Bestimmungen	189
3. Vorgaben zur Unabhängigkeit wesentlicher Funktionen	190
4. Weitere zentrale Vorgaben für die Markttöffnung	192
a. Netzzugang	192
b. Interoperabilität	193

c. Finanzierung und gemeinwirtschaftliche Verpflichtung	194
d. Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen	197
B. Stand der Umsetzung: Diversität der Marktstrukturen	198
 Kapitel 2: Analyse der Vorgaben zur Trennung von Netz und Betrieb	201
A. These und methodische Vorgehensweise	201
I. These: Unionsrechtliches Erfordernis einer zwingenden Umsetzung des Ownership Unbundling	202
II. Methodik	203
1. Grammatik, Genese, Systematik und Telos in der unionsrechtlichen Interpretationsmethodik	205
2. Spezifische Ausprägungen der unionsrechtlichen Methodik	207
a. Vertragskonformität und dynamische Auslegung	207
b. Wirtschaftliche Interpretation und <i>effet utile</i>	209
III. Ergebnis zur methodischen Vorgehensweise	211
B. Auslegung der sektorspezifischen Vorgaben zur Trennung von Netz und Betrieb am Maßstab des weiteren sekundären Unionsrechts	212
I. Wortlaut des Artikel 6 Abs. 2 RL 91/440/EWG	212
II. Genese des Artikel 6 RL 91/440/EWG	213
1. Entstehungsgeschichte des Art. 6 RL 91/440/EWG a.F.	213
2. Reform des Art. 6 durch die RL 2001/12/EG	216
3. Zwischenfazit: Kompromisslösungen als Ergebnis gesetzgeberischer Interessenkollisionen	219
III. Inhalt und Umfang des Trennungsgebots gemäß Systematik und Telos der eisenbahnsekundärrechtlichen Vorschriften	220
1. Gesteigertes Trennungserfordernis zur Sicherung des Querfinanzierungsverbots	220
2. Institutionelle Trennung zugangsrelevanter Aufgabenbereiche aufgrund konkreter Unabhängigkeitsvorgaben	222
a. Das Verhältnis von Art. 6 Abs. 2 und Art. 6 Abs. 3 RL 91/440/EWG	222
b. Das Verhältnis zu den weiteren Unabhängigkeitsvorgaben	225
c. Schlussfolgerungen für das Verständnis von Art. 6 Abs. 2 und 3 RL 91/440/EWG	229
IV. Fazit: Mehrdeutigkeit der sekundärrechtlichen Trennungsvorgaben nach Auslegung am Maßstab des Richtlinienrechts	231
C. Primärrechtswidrigkeit des geltenden Art. 6 RL 91/440/EWG	232
I. Vereinbarkeit mit den „Zielen der Verträge“	234
1. Regelungsgehalt des Art. 90 AEUV in der Systematik der Verträge der Europäischen Union	234

2. Das Binnenmarktziel als eines der für den Verkehrssektor besonders relevanten „Ziele der Verträge“ iSd Art. 90 AEUV	236
a. Die „Ziele der Verträge“ nach dem Reformvertrag von Lissabon	236
b. Binnenmarktziel und gemeinsame Verkehrspolitik	238
3. Verfehlens des Binnenmarktziels aufgrund der Kompromisslösung in Art. 6 RL 91/440/EWG	239
a. Vereinbarkeit des Zwecks der Trennungsvorgaben mit Art. 26 AEUV	239
b. Unerreichbarkeit des Ziels durch vorgegebene Mittel	241
aa. Wettbewerbsintensität	242
bb. Verzerrte Wettbewerbsbedingungen	243
cc. Kausalität zwischen Marktstörungen und weitem Umsetzungsspielraum	245
c. Berücksichtigung des dynamischen Charakters des Binnenmarktziels	246
4. Zwischenfazit	247
II. Vereinbarkeit mit den Grundfreiheiten	247
1. Anwendbarkeit und Gewährleistungsumfang der Grundfreiheiten	248
a. Verpflichtung des Unionsrechtsgabers durch die Grundfreiheiten	249
b. Anwendbarkeit von Niederlassungsfreiheit und Dienstleistungsfreiheit im Eisenbahnsektor	250
2. Vereinbarkeit der richtlinienbedingten Organisationsmodelle mit den Grundsätzen der Freiheiten	254
III. Fazit	257
D. Primärrechtsorientierte Auslegung der Trennungsvorgaben	258
I. Prüfungsmaßstab	259
II. Primärrechtsfördernde Auslegung: Ownership Unbundling zur effektiven Berücksichtigung der Wettbewerbs-, Beihilfe- und Vergaberegeln sowie der Vorgaben zum Aufbau transeuropäischer Netze im Eisenbahnsektor	262
1. Allgemeines primärrechtliches Effizienz- und Effektivitätsprinzip als Auslegungsmaßstab für die Trennungsvorgaben	262
a. Wirtschaftliche Grundausrichtung der Verträge als Grundlage eines allgemeinen Effizienz- und Effektivitätsprinzips	263
b. Wohlfahrtsökonomischer Effizienzbegriff	266
c. Zweistufige Beurteilung des Effizienzerfordernisses	268
d. Die Strukturmodelle unter Berücksichtigung des Effizienzprinzips	270

2. Wettbewerbsregeln für Unternehmen (Art. 101, 102 AEUV)	271
a. Bedeutung der Wettbewerbsvorschriften für den Eisenbahnsektor	272
b. Wirkungszusammenhang zwischen Strukturmodellen und Wettbewerbsregeln	274
c. Schlussfolgerungen für die primärrechtsfördernde Normwendung der Trennungsvorgaben	276
3. Beihilferecht (Art. 107 ff. AEUV)	277
a. Bedeutung und Anwendung des Beihilferechts im Eisenbahnsektor	277
b. Strukturbedingte Erschwernis der Beihilfenkontrolle durch Existenz vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen	281
c. Schlussfolgerungen für die primärrechtsfördernde Normwendung der Trennungsvorgaben	286
4. Primäres Vergabeeuroparecht	287
a. Gegenstand und Anwendungsbereich	288
b. Unterschiedliche strukturelle Voraussetzungen der Trennungsmodelle für die Gewährleistung von Gleichbehandlung und Transparenz in SPNV-Vergabeverfahren	290
c. Schlussfolgerungen für die primärrechtsfördernde Normwendung der Trennungsvorgaben	292
5. Auftrag zum Auf- und Ausbau eines transeuropäischen Schienennetzes gem. Art. 170 AEUV	292
a. Zielvorgaben für ein Transeuropäisches Netz (TEN)	292
b. Unternehmerisches Interesse des Infrastrukturbetreibers an der grenzüberschreitenden Vernetzung?	294
c. Schlussfolgerungen für die primärrechtsfördernde Auslegung der Trennungsvorgaben	295
6. Fazit zur primärrechtsfördernden Interpretation	296
III. Zwingende Umsetzung des Ownership Unbundling als primärrechtskonformes Auslegungsergebnis	297
1. Keine Einschränkung der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne der Art. 14 und 106 Abs. 2 AEUV	298
a. Daseinsvorsorge als staatliche Gewährleistungsverantwortung im Eisenbahnsektor: der Maßstab der Artikel 14 und 106 Abs. 2 AEUV	298
b. Vereinbarkeit des binnenmarktfördernden Organisationsmodells mit der besonderen Stellung der gemeinwirtschaftlichen Dienste im AEU-Vertrag	301

2. Ownership Unbundling im Einklang mit Art. 345 AEUV und den Unionsgrundrechten	303
a. Ownership Unbundling und das Neutralitätsgebot des Art. 345 AEUV	303
aa. Reichweite der Eigentumsneutralität des Art. 345 AEUV	304
bb. „Eigentumsneutralität“ des Ownership Unbundling im Eisenbahnsektor	306
b. Ownership Unbundling im Anwendungsbereich des Unionsgrundrechts der Eigentumsfreiheit	308
aa. Unionsgrundrechtsfähigkeit der öffentlichen Eisenbahnunternehmen	308
bb. Kein ungerechtfertigter Eigentumseingriff	311
c. Zwischenfazit	315
3. Wahrung des Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzips	316
a. Inhalt und Reichweite des Subsidiaritätsprinzips im Eisenbahnsektor	316
b. Wahrung des Verhältnismäßigkeitsprinzips durch die Trennungsvorgaben	317
E. Zusammenfassung und Ergebnis: Ownership Unbundling unionsrechtlich zwingend	318
F. Folgen und Durchsetzbarkeit des Auslegungsergebnisses	320
I. Sektorspezifische Geltung der Argumentation	320
II. Prozessuale Geltendmachung	321
Kapitel 3: Gestaltungsvarianten nach der Umsetzung des Ownership Unbundling – (wettbewerbs)rechtliche Aspekte	324
A. Form und Aufgabe des Infrastrukturunternehmens	325
B. Fairer Marktzugang im Personen- und Güterverkehr	327
I. Freier Marktzugang im Schienengütertransport	327
II. Zugangssysteme im Schienenpersonenverkehr	328
1. Stufensystem für Gewährung von Zugangsrechten	329
2. Wettbewerbsoptimale Zugangsregime für Fernverkehr und SPNV	330
a. Aktiver und potentieller Wettbewerb bei freiem Zugang	330
b. Gewährung von Exklusivrechten	331
c. Ausschreibungswettbewerb zur Aufrechterhaltung eines flächendeckenden Verkehrsangebots unter Einhaltung der beihilferechtlichen und vergaberechtlichen Vorgaben des europäischen Primär- und Sekundärrechts	332
d. Regelmäßige Überprüfung der Zugangsregelungen	333

C.	Eisenbahnregulierungsrecht und allgemeines Wettbewerbsrecht	333
I.	Erfordernis von Regulierungsmaßnahmen	334
II.	Anwendung und Durchsetzung des allgemeinen Wettbewerbsrechts	336
D.	Fazit	337
Kapitel 4: Zusammenfassung der Ergebnisse des dritten Teils		338
Gesamtergebnis und Ausblick		341
Literaturverzeichnis		343