
Reformschwerpunkte des ERegG - aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Workshop Eisenbahnrecht
Berlin, 30. Januar 2013

Kernforderungen der Verkehrsunternehmen

- Effiziente Verhinderung von Missbrauch durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Verlässliche und Sicherung des Rechtsfriedens
- Einfache und zügige Verfahren
- Möglichst geringe Erfüllungskosten (essentiell für Mittelstand)
- Kein Abwürgen unternehmerischer Initiativen

Kritikpunkte

- VDV befürwortet ex-ante-Regulierung der Entgelte
- Aufwand für Entgeltregulierung (Anreizregulierung) nach EReg-E
ginge zu weit
 - Kosten-Nutzen-Analyse für Modelloptionen fehlt
 - Regulierungsintensität geht weit über europarechtliche
Standards hinaus
 - Da der Markt insbesondere im Schienengüterverkehr nicht
mehr national zu definieren ist, muss EU-einheitlich
vorgegangen werden
 - Andernfalls weitere Festschreibung nationaler
Marktbedingungen zu befürchten
 - Bis dahin: Generalklausel für Regulierung á la GWB

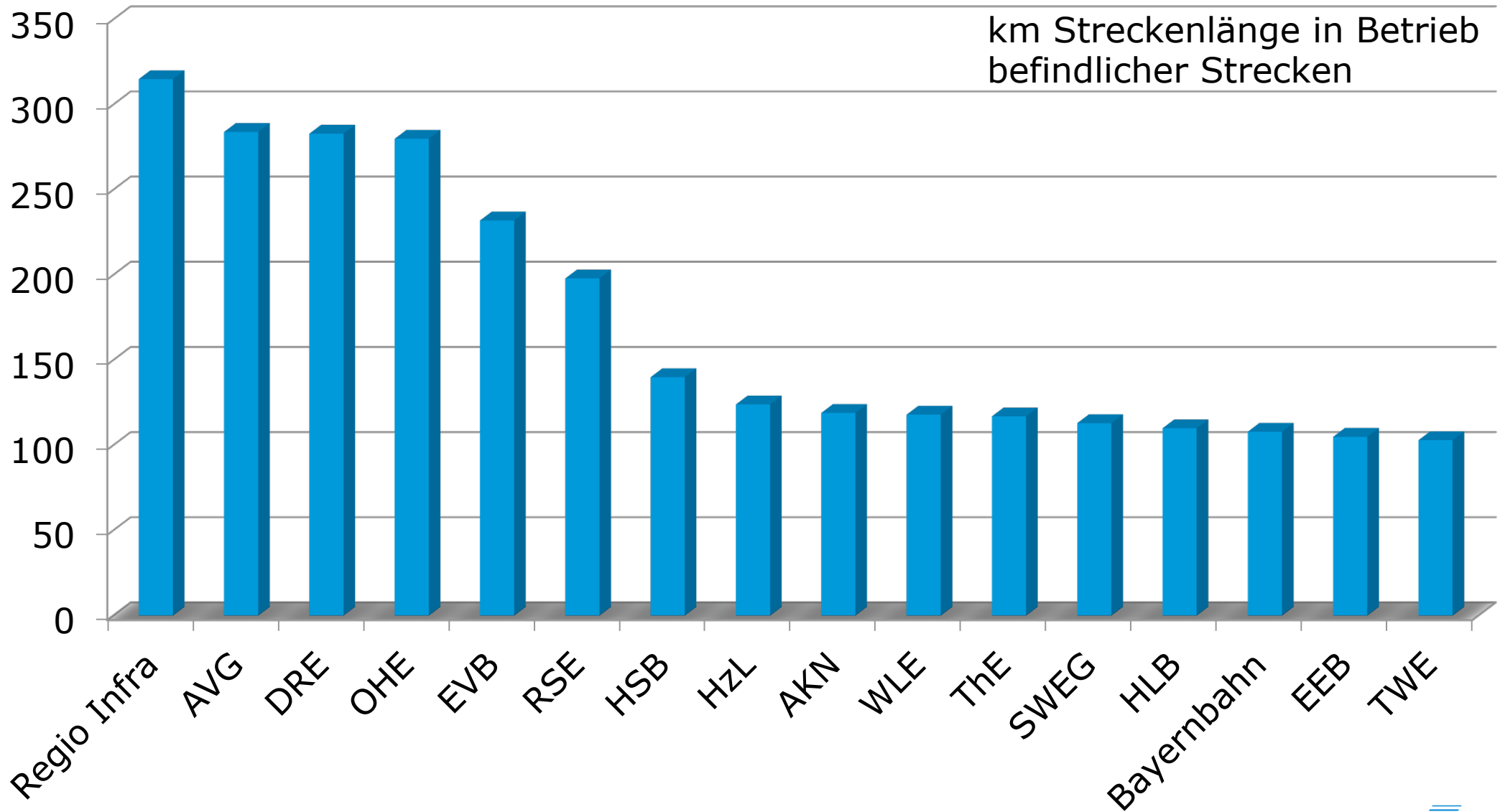
Kritikpunkte

Kosten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens entfallen

- 50 % Instandhaltung und Investitionen
- 30 % Personalkosten
- ➔ Rund 80 % der Kosten sind indisponibel

- Nur die verbleibenden 20 % sind durch Regulierung beeinflussbar
- Insbesondere aus Sicht der mehr als 125 kleinen und mittleren Unternehmen entsteht durch die vorgesehene umfassende Datenerhebung ein unverhältnismäßiger Aufwand
- Diese Unternehmen erzielen in aller Regel keine Rendite, so dass sich die Sinnfrage des Aufwandes stellt

NE-Bahnen mit mehr als 100 km Streckenlänge



Kritikpunkte

- Doppelregulierung von Investitions- und Instandhaltungsaufwendungen, die auf einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) beruhen, ist auszuschließen
- Anreizregulierung würde hier zu Fehlanreizen führen, da Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 - von Investitionen abgeschreckt würden
 - in den Rückbau von Eisenbahninfrastruktur als effektivstem Mittel zur dauerhaften Kostenreduzierung getrieben
- In den letzten Jahren ist es gelungen ist, der DB Netz AG
 - durch die LuFV Qualitätsanreize zu setzen und
 - durch § 11 AEG Kapazitätsreduzierungen zu erschweren
- Dies sollte nicht durch einen Gegenanreiz gefährdet werden

Kritikpunkte

- Rangierpflicht: Forderung hat sich überlebt, da
 - flächendeckendes Angebot von Dienstleistern vorhanden
 - Nutzung der großen Rangierbahnhöfe mit Ablaufbetrieb durch Dritte auch bei Verpflichtung unattraktiv
- Zugang zu Wartungseinrichtung:
 - Markt funktioniert für nahezu alle Gewerke flächendeckend
 - kein Marktzugangshindernis mehr
 - Vorschlag: Regulierung nur bei Mangel marktkonformer Angebote

Kritikpunkte

■ Zugang zu Güterterminals:

- ➔ auch hier zu großen Teilen Angebot hinreichend und dem Wettbewerb unterworfen
 - über 500 Ladestellen von rund 60 Infrastrukturbetreibern
 - 640 Standorte mit Umschlagleistungen im Waggonverkehr
 - 161 KV-Terminals
 - 217 Logistikstandorte mit Terminalqualität (z.B. GVZ, Häfen, Gewerbeparks)
- ➔ Güterterminals gehören häufig Speditionen oder Verladern
- ➔ Regulierung dieser Aktivitäten würde gerade die Alternativen zu DB-Serviceeinrichtungen unattraktiv machen
- ➔ Regulierung allenfalls bei „essential facilities“ nach Analyse des relevanten Marktes

Kritikpunkte

- Werksbahnen: ERegG bringt Wahlmöglichkeit für Werksbahnprivileg der Verladergemeinschaft
 - Lösung von BNA im Dialog mit VDV entwickelt
 - Fortschritt aus Sicht der Kunden bei Wahrung berechtigter Zugangsinteressen
- Ausstattung der Entgeltsysteme der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit leistungsabhängigen Bestandteilen
 - Problematisch, führt absehbar kaum zu Effizienzgewinnen
 - Es fehlt an denkbaren Parametern
 - Europarechtlich nicht gefordert

Zusammenfassung

- ERegG-E: am Schulwissen orientierte Umsetzung abstrakter Regulierungsparameter (Ausnahmen bestätigen die Regel)
- Kosten dieses Vorgehens werden unzureichend gegengerechnet (Erfüllungskostenangaben im Gesetz sind ein Witz !)
 - ➔ Dadurch wird die Gesamtlösung wirtschaftlich suboptimal
- Kostenreduktion ist per se kein Ziel der Novelle (wovon aber z.T. die Politik ausgeht)
- Hauptproblem der Eisenbahninfrastruktur- und –verkehrsunternehmen sind jedoch
 - ➔ die Kostensituation und –entwicklung sowie
 - ➔ die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
- Hierfür liefert die Novelle kaum Lösungen

Zusammenfassung

- Ziele des EReg-E sind statt dessen
 - fairer Zugang und
 - Effizienzsteigerung
- Zugangsfragen sind in der Praxis der Unternehmen immer mehr in den Hintergrund getreten und wären mit weniger Aufwand zu regeln
- Zudem ist das Instrumentarium hierfür (auch bei isolierter Betrachtung) nicht optimal gewählt
- Effizienzsteigerung bemisst der Entwurf als Kosteneffizienz
 - Mindestens genauso wichtig ist die Leistungsfähigkeit des Netzes
 - Hierfür ist das ERegG aber eindeutig kontraproduktiv

Schlussfolgerung

- ERegG-E muss zurück aufs Reißbrett
- Überarbeitung ist durch Recast der EU-Eisenbahnrichtlinien ohnehin unumgänglich
- Blickwinkel sollte vom Aktivitätsnachweis zur Kompensation der Aufrechterhaltung integrierter Bahnen auf die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors verlagert werden
- Stärkere Berücksichtigung der Interessen kleinerer Betreiber und des Kunden- und Dienstleistungsumfeldes der Bahnen
- Neuer Entwurf könnte wesentlich einfacher ausfallen, z.B.
 - ➔ durch Generalklausel für Befugnis der BNA (vgl. GWB)
 - ➔ durch Anpassung der Datenerhebung nach Marktrelevanz
 - ➔ durch Vereinfachungen für kleine Infrastrukturbetreiber