



Torsten J. Gerpott

Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz: Wettbewerbsimpulse für den Bahnsektor?

Work in Progress # 156

Oktober 2016

Zusammenfassung

Work in Progress # 156

www.zftm.de

Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz – Wettbewerbsimpulse für den Bahnsektor?

Im Juli 2016 verabschiedeten Bundestag und Bundesrat das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Der vorliegende Aufsatz analysiert, inwiefern das ERegG zur Stärkung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen und zur Intensivierung der Wettbewerbsintensität zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland beitragen kann.



**Univ.-Prof. Dr.
Torsten J. Gerpott**

*Leiter des Lehrstuhls Unternehmens- und
Technologieplanung, Mercator School of
Management, Universität Duisburg-Essen,
Lotharstr. 65, 47057 Duisburg*

Inhaltsverzeichnis

www.zftm.de

Zusammenfassung	3
1. Einleitung	6
2. Profilierung des deutschen Eisenbahnmarktes	7
3. Trennung von Eisenbahninfrastrukturbetrieb und Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten	9
4. Zugangsverpflichtungen	11
5. Zugangsleistungsentgelte	12
// 5.1 Grundsätzliche Ausrichtung der Regulierung von Entgeltobergrenzen	12
// 5.2 Entgeltvorgaben für verschiedene Gruppen von Zugangsleistungen	14
6. Fazit	18
Literaturverzeichnis	19

1. Einleitung

In nahezu allen Staaten der EU ist die Angebotssituation im Eisenbahnsektor dadurch gekennzeichnet, dass ein seit Jahrzehnten etabliertes Staatsunternehmen als Betreiber fast der gesamten nationalen Bahninfrastruktur (insbesondere Schienenwege, Verkehrssteuerung, Traktionsstrom, Bahnhöfe) agiert und zugleich Eisenbahnverkehrsdienste (EVD) z.T. im Wettbewerb vermarktet. Um angesichts dieser Strukturen einen Missbrauch von Marktmacht durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) entgegenzuwirken sowie zudem die Konkurrenz zwischen dem Altsassen und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu intensivieren, unterliegt die Eisenbahnwirtschaft in der EU einer nationalen sektorspezifischen ökonomischen Regulierung. Ihre Eckpunkte wurden in Deutschland bis Mitte 2016 im Wesentlichen durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-

verordnung (EIBV) festgelegt.¹ Dieser wirtschaftsrechtliche Rahmen wurde mit der Verabschiedung des Artikelgesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich, dessen Kern aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) besteht, durch den Bundestag am 7. Juli 2016 und den Bundesrat am 8. Juli 2016 geändert.² Das ERegG bezweckt die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (nachfolgend: E-RL). Zuvor hatte am 13. März 2013 die damalige Regierungskoalition aus CDU, CSU und FDP ein inhaltlich ähnliches Artikelgesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich auf den Weg gebracht. Diese Gesetzesinitiative scheiterte jedoch am 5. Juli 2013 an der fehlenden Zustimmung des Bundesrates.³

Gemäß § 3 beabsichtigt das ERegG bzw. die Regulierung im Eisenbahnsektor den

Anteil des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, also die intermodale Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Eisenbahn, positiv zu verändern und gleichzeitig wirksamen (intramodalen) Wettbewerb zwischen EVU sowie Investitionen von Eisenbahnunternehmen (EBU) zu fördern, ohne die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs zu beeinträchtigen. Ziel dieses Beitrags ist es, aus ökonomischer Perspektive zu analysieren, inwiefern das ERegG geeignet ist, starke Impulse für eine Verbesserung der Position des deutschen Eisenbahnsektors im intermodalen Wettbewerb sowie eine Intensivierung des intramodalen Wettbewerbs zwischen EVU zu setzen. Bevor wir hierzu auf wettbewerbsökonomisch wichtige ERegG-Felder eingehen, profilieren wir zur Schaffung einer besseren Verständnisgrundlage in Kap. 2 den Eisenbahnmarkt in Deutschland.

1 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist. Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die durch Artikel 6 Nr. 1 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) aufgehoben worden ist.

2 Die Entwicklung des Gesetzestextes und der Verlauf der parlamentarischen Beratungen ist dem Dokumentations- und Informationssystem für parlamentarische Vorgänge von Bundestag und Bundesrat (DIP) unter der Identifikationsnummer 18-71713 zu entnehmen, abrufbar unter <<http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP18/717/71713.html>> (letzter Abruf: 05.10.2016). Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016 wurde am 1. September 2016 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 2082) verkündet.

3 Siehe DIP (siehe Fußnote 2), Identifikationsnummer 17-47374, abrufbar unter <<http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP17/473/47374.html>> (letzter Abruf: 05.10.2016).