

**Berichtsentwurf „Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen“ (Stand: Oktober 2019)**

Unser Zeichen: ER-4/12-Fa

Sehr geehrte Damen und Herren,

der am 01.10.2019 veröffentlichte Entwurf eines Berichts zu den Märkten für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen (Stand: Oktober 2019) beeindruckt durch seine umfangreiche Analyse der wettbewerblichen Strukturen auf den fünfzehn bereits im Jahre 2017 identifizierten bzw. segmentierten Märkten. Soweit uns hierzu Mitgliedsunternehmen aus dem Kreise der nichtbundeseigenen Eisenbahnen Anmerkungen haben zukommen lassen, wird die Definition der Märkte als zweckmäßig und angemessen beschrieben. Sie spiegele die tatsächlichen Marktgegebenheiten, insbesondere in Abgrenzung der Teilmärkte im Status quo von SPNV, SPFV und SGV (V-/E-Traktion), wider. Die Einstufung der Märkte M2 / M3 / M6 / M7 / M12 und M13 als Märkte mit einem stabilen Wettbewerb werde vollumfänglich geteilt.

Die Einschätzung eines lediglich moderaten Wettbewerbs im Markt M4, jedenfalls soweit er die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SGV betreffe, werde spätestens durch die flächendeckende Verfügbarkeit von mobilen Instandsetzungsgelegenheiten für Elektrolokomotiven durch spezialisierte Drittanbieter in Frage gestellt. Letztere würden dafür überwiegend auf bestehende Werkstätten der Märkte M2 und M3 zurückgreifen. Derartige Wechselbeziehungen seien augenscheinlich unberücksichtigt geblieben.

Der Vorschlag der Bundesnetzagentur, bestehende Befreiungsmöglichkeiten nach § 2 Abs. 5 und 6 ERegG sowie nach Artikel 2 DVO (EU) 2017/2177 zu nutzen, um die Betreiber von Wartungseinrichtungen im Einklang mit den Vorgaben europäischen Rechts von bürokratischen Pflichten zu entlasten, werde vollumfänglich befürwortet.

Die Eisenbahnen des Bundes haben eine eigene Stellungnahme unmittelbar gegenüber der Bundesnetzagentur abgegeben, auf welche wir zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen verweisen.

**Eisenbahnverkehr**

Michael Fabian

T 0221 57979-144

F 0221 57979-8144

E [fabian@vdv.de](mailto:fabian@vdv.de)

4. Dezember 2019

Wir lieben  
**EUROPA**



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europe*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

[info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln  
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00  
SWIFT - BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn  
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58  
SWIFT - BIC COLSDE33

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West



„Auf denjenigen Märkten für Wartungseinrichtungen, die sich in einer stabilen Wettbewerbssituation befinden (vgl. Abbildung 2), werden voraussichtlich alle Betreiber von Wartungseinrichtungen von Befreiungstatbeständen erfasst. Auf Märkten mit einem moderaten Wettbewerb könnten grundsätzlich alle Betreiber von Wartungseinrichtungen, die Betreiber mit einer hohen Marktmacht ausgenommen, befreit werden“ (Seite 9 des Berichtsentwurfs). Zur Entlastung von Bürokratismus hätte es aus unserer Sicht durchaus Charme, wenn es gelänge, die potenziell unter einen Befreiungstatbestand fallenden Unternehmen – insbesondere also Wartungseinrichtungen in einem von stabilen Wettbewerb geprägten Markt – unmittelbar mit einem gesetzlichen Ausnahmetatbestand zu erfassen, ohne dass es noch einer Befreiung bedürfte. Die Bundesnetzagentur könnte so von zahlreichen Beschlusskammerverfahren und Einzelfallentscheidungen zu Befreiungsanträgen entlastet werden.

„Im Fall der Einrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV könnte der Gesetzgeber prüfen, ob er rechtliche Regelungen zur Übergabe von Wartungseinrichtungen, die einem bestimmten Verkehrsvertrag zuzuordnen sind, auf ein nachfolgendes Verkehrsunternehmen erlässt“ (Seite 9 des Berichtsentwurfs). Dieser betont vorsichtig formulierte Vorschlag ist augenscheinlich der Weiternutzung von Fahrzeugen im Falle eines Betreiberwechsels nach einem Vergabeverfahren nachempfunden. Es handelt sich um ein Modell der Aufgabenträger, die als Fahrzeugeigentümer auftreten und aus dieser Rechtsposition heraus die Weiternutzung der Fahrzeuge durch einen nachfolgenden Betreiber herbeiführen können. In Bezug auf Wartungseinrichtungen, die sich in Privateigentum befinden, wäre Artikel 14 GG nebst der dortigen Junktim-Klausel eine nicht zu unterschätzende Hürde.

„In einer Fortentwicklung der Marktdefinition seit dem im Jahr 2017 veröffentlichten Bericht der Bundesnetzagentur zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen wurde die Bezeichnung der Fahrzeuge der Märkte 10 und 11 von „HGV-Triebzügen“ zu „Triebzügen im SPFV“ verändert. Hintergrund ist die fehlende Definition des Begriffes „Hochgeschwindigkeitszug“. In Deutschland erbringen die hier betrachteten Fahrzeuge weit überwiegend jedenfalls keinen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr“ (Seite 18 des Berichtsentwurfs). Wir merken an, dass es nicht darauf ankommt, ob mit Fahrzeugen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr im Sinne einer neueren Definition (§ 1 Abs. 22d ERegG) erbracht wird. Es kommt einzig darauf an, ob es sich um Hochgeschwindigkeitszüge (oder andere Arten von Fahrzeugen) im Sinne der Anlage 2 Nr. 2 Satz 1 Buchstabe e bzw. Nr. 4 Buchstabe e ERegG handelt, deren Wartungseinrichtungen besonderer Einrichtungen bedürfen. Sollte der Sektor sich nicht auf ein einheitliches Verständnis des Begriffes „Hochgeschwindigkeitszug“ einigen können, könnte erforderlichenfalls der Gesetzgeber § 1 ERegG um eine entsprechende Definition ergänzen. In jedem Falle aber sollte sichergestellt sein, dass der Ausnahmetatbestand in Anlage 2 Nr. 2 Satz 1 Buchstabe e bzw. Nr. 4 Buchstabe e ERegG nicht durch einen Wechsel von Begrifflichkeiten verwässert wird.

Allgemein geben wir zu bedenken, dass eine stärkere Regulierung von Wartungseinrichtungen den dortigen administrativen Aufwand und damit auch die – auf die Nutzer umzulegenden – Kosten erhöhen würde.

Schlussendlich wird sorgfältig auszuloten sein, welche rechtlichen Spielräume zur Deregulierung von Wartungseinrichtungen die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 den Mitgliedstaaten noch einräumt. Solche Spielräume sollten nach unserem Dafürhalten weitestgehend und orientiert an der heutigen Rechtslage – idealerweise also unter Beibehaltung des § 63 ERegG und unter Aufhebung der diesbezüglichen Befristung nach § 81 Abs. 2 ERegG – ausgeschöpft werden. Unsere Mitgliedsunternehmen haben jedenfalls bis dato nicht das Petitum an uns herangetragen, für

eine stärkere Regulierung von Wartungseinrichtungen ab dem 01.01.2021 Sorge zu tragen. Wir schlussfolgern daraus, dass die Beteiligten sich mit dem gegenwärtigen Rechtsregime gut arrangiert haben und sich in der Praxis durchaus zu einigen verstehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Henke', written in a cursive style.

Dr. Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr