

# Entflechtung aus Sicht von Zugangsberechtigten

Marktdialog Entflechtung, Berlin, 20. Juni 2018

# Gliederung

---

1. Ziel der Entflechtung aus Sicht des Zugangsberechtigten
2. Überblick rechtlicher Status quo
3. Wirksamkeit der geltenden Entflechtungsregeln
4. Folgen unzureichender Entflechtung in der Praxis
5. Fazit

# 1

**Ziel der Entflechtung  
aus Sicht des  
Zugangsberechtigten**

---

# 1.1 Ausgangspunkt: Ziel der Regulierung

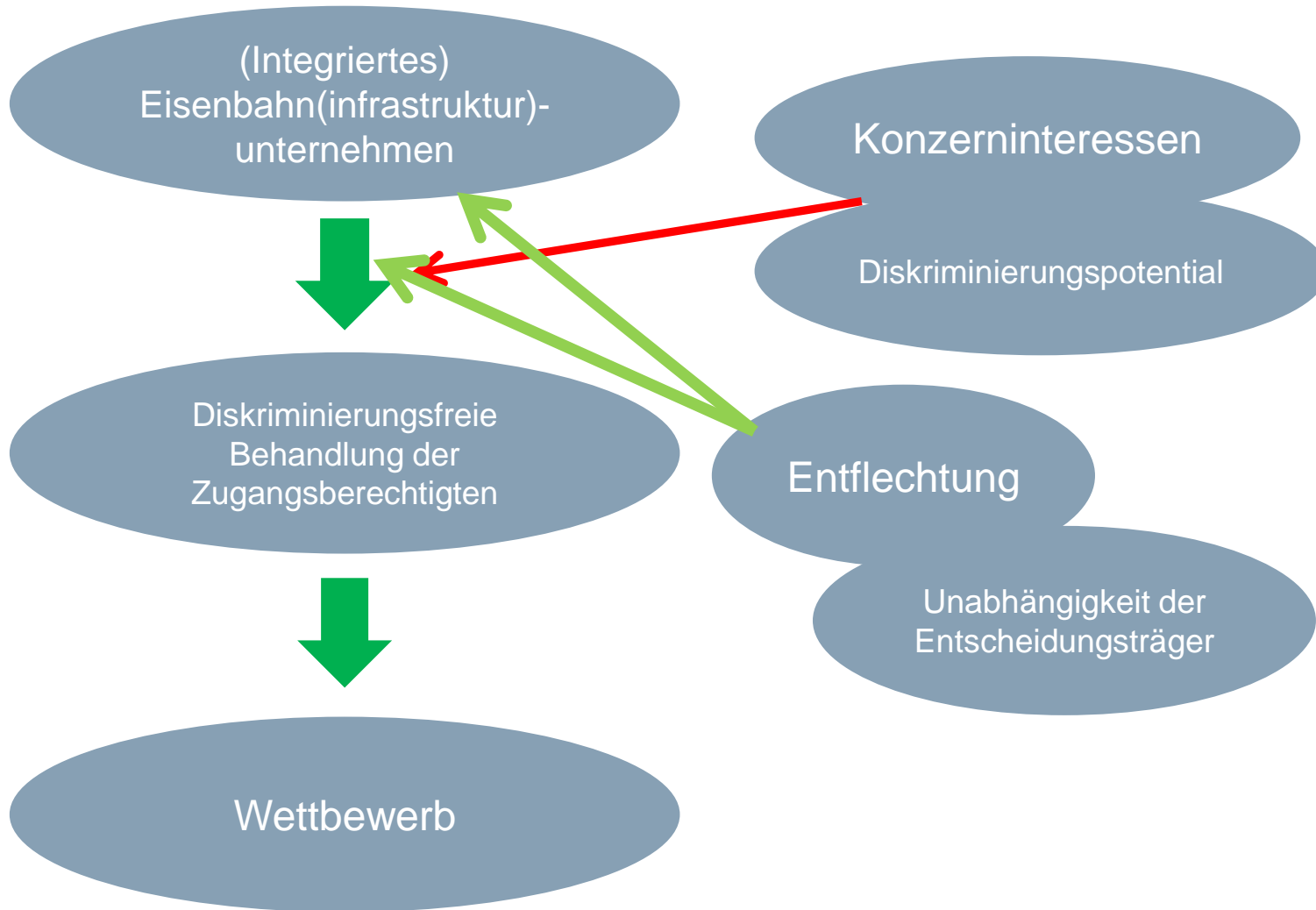
---

## § 3 ERegG

Ziele der Regulierung des Eisenbahnsektors sind:

1. [...]
2. die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher;
3. [...]

## 1.2 Wettbewerbsschutz durch Entflechtung (Idealbild)



# 2

## Überblick rechtlicher Status quo

## 2.1 Überblick Entflechtungsregeln

### ERegG → drei „Entflechtungsstufen“

- Buchhalterische Entflechtung von Bereichen:
  - Getrennte Konten, getrennte Bilanz und GuV, Überleitungsverbot f. öffentliche Gelder
- Operationelle Entflechtung von Bereichen innerhalb des Unternehmens
  - Unabhängige Entscheidungen / Weisungsfreiheit / Keine Personalunion
- Gesellschaftsrechtliche Entflechtung
  - Gesellschaftsrechtliche Trennung von Unternehmensbereichen, z.B. Aufteilung auf Tochtergesellschaften

Norm ERegG	Adressat	Regelungsinhalt
§ 7	Integrierte EVU	- Buchhalterische Entflechtung bei Betrieb Eisenbahnanlagen und Erbringung Verkehrsleistungen
§ 8	Integrierte EVU / Betreiber der Schienenwege	- Gesellschaftsrechtliche Entflechtung BdS/EVU - Unabhängigkeit bei Entscheidungen bzgl. Trassenzuweisung und Entgelte
§ 12	Integrierte EVU / Betreiber von Serviceeinrichtungen	- Operationelle Entflechtung BdSE/EVU - Buchhalterische Entflechtung BdSE/EVU

## 2.2 Entflechtung nach ERegG – Bestandsaufnahme

---

- **Buchhalterische Entflechtung**

- Betrifft auch eine Vielzahl von EVU, die hauptsächlich im Transport operativ tätig sind, wenn sie z.B. eine Werkstatt betreiben
- Für kleinere Unternehmen hoher Aufwand

- **Operationelle Entflechtung**

- Nach § 8 ERegG, personelle Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers nur bei Entscheidungen bzgl. Trassenzuweisung, Netzfahrplan und Entgelte
- Wirksamkeit fraglich, ohne gesellschaftsrechtliche Entflechtung kaum überprüfbar

- **Gesellschaftsrechtliche Entflechtung**

- Stärkste Form der Entflechtung im ERegG
- Sehr beschränkter Anwendungsbereich

- **Keine eigentumsrechtliche Entflechtung vorgesehen**



# 3

## Wirksamkeit der geltenden Entflechtungsregeln?

Diskriminierungspotential aus Sicht der  
Zugangsberechtigten

## 3.1 Maßstab für die Wirksamkeit der Entflechtung

---

- **Gewährleistung unabhängiger und diskriminierungsfreier Entscheidungen**
- **Verhinderung direkter und indirekter Einflussnahme auf Entscheidungsträger und Gewährleistung von Neutralität bei**
  - Betrieblichen Entscheidungen
  - Entscheidungen bzgl. Infrastrukturzugang (einschließlich Zugangsbedingungen)
  - Entscheidung bzgl. Gestaltung operativer Prozesse



**Neutrale Entscheidungen im integrierten Eisenbahnunternehmen?**

## 3.2 Wirksamkeit der Entflechtung nach ERegG? (1)

---

- **Tätigkeitsbereich der Infrastrukturunternehmen bietet erhebliches Diskriminierungspotential**
  - Entscheidungen im täglichen Betrieb (Disposition)
  - Gestaltung Netzzugang (Bauplanung, SNB-Gestaltung, etc...)
  - (...)
- **Auch Mitarbeiter gesellschaftsrechtlich entflochtener Unternehmen sind Konzernmitarbeiter**
  - Spannungsfeld: Diskriminierungsverbot ./.. Konzerninteressen
  - Konzernstrategische Entscheidungen
    - Entscheidungsspielräume werden im Zweifel pro Konzerninteresse und contra Wettbewerb genutzt
  - Psychologische Komponente im täglichen Betrieb

## 3.2 Wirksamkeit der Entflechtung nach ERegG? (2)

---

 **Neutrale Entscheidungen im integrierten Eisenbahnunternehmen?**

 **Erhebliche Zweifel!**

### **Monopolkommission in den Sondergutachten 2015 und 2017**

„Allerdings ist zu erwarten, dass auch bei einer umfassenden organisatorischen Trennung Diskriminierungspotenziale aufgrund der vertikal integrierten Struktur der Deutschen Bahn AG fortbestehen. Die Monopolkommission hält daher an ihrer Empfehlung fest, die Infrastrukturunternehmen und die Verkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG eigentumsrechtlich zu trennen.“

## 3.2 Wirksamkeit der Entflechtung nach ERegG? (3)

---

**Weitere Bedenken im Hinblick auf ausreichende Wirksamkeit der geltenden Entflechtungsregelungen:**

- **Überwiegende Konzentration auf Entflechtung im Hinblick auf Schienennetzbetreiber**
  - Schwache Entflechtung im Bereich Serviceeinrichtungen
- **Bisher keine ausdrückliche Berücksichtigung weiterer Infrastrukturteile**
  - Bahnstromnetz als Teil der DB-Netze
  - Auch hier erhebliches Diskriminierungspotential, z.B. bei Prozessgestaltung mit DB-EVU und NE-EVU
  - Entflechtung nach EnWG bezieht sich auf Stromnetz / Stromvertrieb

# 4

## **Folgen unzureichender Entflechtung in der Praxis**

Realisierung von Diskriminierungspotential

## 4.1 Personelle & Funktionale Verflechtung im Konzern

---

- **Personalunion Vorstand Infrastruktur und Konzernbevollmächtigter Lobbying**
- **Diametrale Funktionen**
  - Vorstand Infrastruktur: Verantwortung für die Diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung und Entwicklung der Infrastruktur
  - Konzernlobbying: Vertretung der Konzerninteressen → Gesamtkonzern, d.h. insbes. auch der DB-EVU



Funktionen bergen erkennbar Potential für Interessenkonflikte



Erhebliches Risiko der Beeinflussung der Unternehmensstrategie bzgl. Infrastruktur durch Konzerninteressen

## 4.2 Zukunft Bahn und Lagezentrum Pünktlichkeit (1)

---

### Projekt Zukunft Bahn

- Aufbau eines internen Gremiums zu Verbesserung des „Systemverbunds“
  - Insbesondere Pünktlichkeit
- „ZuBa-Board“ als übergeordnetes Steuerungsgremium
  - Vertreter der DB-EVU und DB Netz
  - Keine Beteiligung NE-EVU

### Lagezentrum Pünktlichkeit

- Zentrale Einrichtung
  - Informationsbündelung aus allen Bereichen
  - Ableitung Maßnahmen zur Pünktlichkeitsverbesserung



## 4.2 Zukunft Bahn und Lagezentrum Pünktlichkeit (2)

---

- DB-EVU und Netz wirken bei Strategieentwicklung zusammen
- Interessen der DB-EVU können direkt kommuniziert und berücksichtigt werden
- Mangelnde Transparenz der DB-internen Prozesse
- Fehlende Einbindung NE-EVU
- Kommunikation der DB in Medien hinsichtlich Zukunft Bahn und Lagezentrum
  - Kontext: Pünktlichkeitsziele DB nicht erreicht
  - Pünktlichkeit der DB-EVU soll verbessert werden



Erhebliches Risiko der vorrangigen Berücksichtigung der Konzerninteressen im Rahmen des Infrastrukturbetriebs



Stärkung der Pünktlichkeit der DB-Verkehre zu Lasten des SPNV?

## 4.3 Keine Expresstrasse für den SPNV (1)

---

### Ausgangslage:

- SPNV häufig im Zugfolgekonflikt mit SPFV
- Dispositionsregel „*schnell vor langsam*“ führt zu erheblichen Verspätungen ursprünglich pünktlicher SPNV-Züge
- Mögliche Lösung: Bestellung kritischer Trassen als Expresstrasse

**DB Netz AG SNB 2017**

**Personenverkehrs-Express-Tasse**

„...im Personenfern- und Personennahverkehr ... Sie erhalten bei der betrieblichen Durchführung des Verkehrs Vorrang vor allen Zügen mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen.“

## 4.3 Keine Expresstrasse für den SPNV (2)

---

- **Mit Fahrplanwechsel 2016/2017 erste SPNV-Anbieter setzten Bestellung von Expresstrassen testweise um**
  - Erhebliche Verzögerungen bei der Bearbeitung durch DB Netz AG
- **In der Folge z.T. Reduktion Zugfolgeverspätung des SPNV wegen Vorrangregelungen um >50%**
- **Mit SNB/TPS 2018 Expresstrasse nur noch als Segment für SPFV verfügbar**
  - Auch im TPS 2019 trotz entsprechender Anträge keine Wiedereinführung für SPNV

## 4.3 Keine Expresstrasse für den SPNV (3)

---

### Abschaffung Expresstrasse für den SPNV

- Dient der Interessenlage des DB Fernverkehr
  - Verhinderung FV-Nachrang im Rahmen der betrieblichen Disposition gegenüber SPNV
- Kein Eigeninteresse DB Netz AG an Streichung erkennbar
  - Expresstrasse führt zu Mehreinnahmen



Stärkung der Pünktlichkeit der DB-Fernverkehre zu Lasten des SPNV!



Gestaltung der Netzzugangsbedingungen im Interesse der DB-Konzerngesellschaften!

## 4.4 Priorisierung Fernverkehr im Krisenmanagement

---

### Herbststürme

- 4 Stürme von September 2017 bis Januar 2018
- Transdev-Gruppe: 5.000 Zugausfälle aufgrund von Sperrungen
- Einzelne SPNV-EVU erlitten bis zu 160.000 ausgefallene Zugkilometer

### Krisenmanagement



- Beseitigung Störungen Nahverkehrsstrecken dauerte bis zu 10 Tage
- Priorisierte Räumung der (FV-)Hauptstrecken
  - Brancheninterne Kommunikation der DB
  - Öffentliche Kommunikation der DB → Medien / Fahrgäste
- Entscheidungsparameter für die Priorisierung des FV wurden nicht kommuniziert



Betriebliche Entscheidungen werden an übergeordneten Konzerninteressen ausgerichtet

## 4.5 DB Energie: Bahnstromabrechnung

---

- **Seit Nov. 2015 Umstellung der Marktkommunikation im DB Stromnetz auf XML-Format**
  - **Zunächst nur für NE-EVU und Stromlieferanten**
  - **Erhebliche Verzögerungen bei der Abrechnung aufgrund von Systemproblemen**
    - NE-EVU zum Teil mit Abrechnungsverzögerungen von mehreren Monaten
  - **Umstellung der DB-EVU auf XML-Kommunikation „auf Eis gelegt“**
    - Aussage DB Energie vor der BNetzA
    - Grund „anhaltende Probleme“, die zunächst gelöst werden sollen
-  NE-EVU als „Versuchskaninchen“ bei der Einführung neuer Prozesse.
-  Bevorteilung der Konzerngesellschaften durch Schutz vor Störungen des operativen Betriebs zu Lasten NE-EVU.

5

**Fazit**



## 5. Fazit (1)

---

- Die Existenz eines marktführenden integrierten Eisenbahnunternehmens birgt erhebliches Diskriminierungspotential
- Es fehlt an hinreichender Transparenz und Überwachung hinsichtlich der Vorgänge zwischen einzelnen Gesellschaften in integrierten Eisenbahnunternehmen
- Organisatorische und gesellschaftsrechtliche Trennung von Infrastruktur und operativem Betrieb reicht nicht aus
  - kein wirksamer Schutz der Zugangsberechtigten vor Diskriminierung
  - Berücksichtigung übergeordneter Konzerninteressen
- Beschränkung der Unabhängigkeitserfordernisse in § 8 Abs. 1 ERegG auf Entscheidungen über Trassenzuweisung und Entgelte greift zu kurz
- Entflechtung muss umfassend verstanden werden
  - Sämtliche Infrastruktur, einschließlich Bahnstromnetz



## 5. Fazit (2)

---

Umfassende eigentumsrechtliche Entflechtung von  
Infrastruktur und operativem Eisenbahnbetrieb



Wegfall Beeinflussung durch Konzerninteressen bei

- Gestaltung Infrastrukturzugang
- Gestaltung operativer Prozesse
- Betrieblichen Entscheidungen



**Funktionierender Wettbewerb  
der EVU**

## 5. Fazit (3)

---

- **Ohne eigentumsrechtliche Entflechtung**
  - konzernintern deutlichere Trennungen der Bereiche Infrastruktur, Transport und Konzern erforderlich
- **Deutliche Erhöhung der Transparenz hinsichtlich der internen Organisation und Abläufe erforderlich**
- **Deutliche Verbesserung der regulatorischen Kontrolle**
  - Personalaufstockung BNetzA erforderlich
  - Schnelleres Tätigwerden und Entscheidung
- **Seitens der DB bessere Einbindung der NE-EVU bei notwendigen Strategieentwicklungen zur Entwicklung / Zukunft der Systems Bahn und Infrastruktur**
  - Runder Tisch Baustellenmanagement

***Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!***