

Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung und Gang der Untersuchung	11
B. Bestandsaufnahme	14
I. Vorgaben zur Entgeltregulierung nach AEG, EIBV und dem vormaligen Richtlinienrecht	15
1. Trassenentgelte	15
a) (Grob-)Struktur des Regulierungsrahmens	15
b) Differenzierung zwischen Entgeltmaßstab und Entgeltgrundsätzen sowie Kodifizierung eines „Baukastensystems“ im Eisenbahnrecht?	18
c) Keine Implementierung eines Effizienzsteigerungsanreizes zum Zweck der Senkung der Trassenpreise	24
2. Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen	30
II. Verwaltungs- und Gerichtsverfahren	30
1. Trassenpreissystem	31
2. Regionalfaktoren	31
3. Stornierungs- und Änderungsentgelte	32
4. Auslastungsfaktor	33
5. Entgeltminderung	33
6. Stationspreissystem	34
7. Fazit	35
III. Zivilgerichtliche Billigkeitskontrolle von Infrastrukturnutzungsentgelten	35
IV. Rechtsentwicklung auf nationaler Ebene	38
1. Bericht über die Einführung einer Anreizregulierung	38
2. Entgelte für Serviceeinrichtungen (§ 14 Abs. 5 AEG)	39
3. Entwurf für ein Eisenbahnregulierungsgesetz	40
4. Fazit	41
V. Rechtsentwicklung auf europäischer Ebene	41
1. Vertragsverletzungsverfahren zum Ersten Eisenbahnpaket	41
a) Vereinbarkeit der Holdingstruktur mit Art. 4 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 2 Richtlinie 2001/14/EG	42
b) Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers vom Staat bei der Berechnung der Weegeentgelte (Art. 4 Richtlinie 2001/14/EG)	43

c) Verhältnis zwischen Direktkosten- und Vollkostenprinzip (Art. 7 Abs. 3 und Art. 8 Abs. 1 Richtlinie 2001/14/EG)	46
d) Markttragfähigkeit (Art. 8 Abs. 1 UAbs. 2 Richtlinie 2001/14/EG)	48
e) Anreize zur Reduzierung der Kosten und Entgelte (Art. 6 Abs. 2 und 3 Richtlinie 2001/14/EG)	49
f) Anreizregime zur Reduzierung von Störungen (Art. 11 Richtlinie 2001/14/EG)	52
g) Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben (Art. 6 Abs. 1 Richtlinie 2001/14/EG)	52
2. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (sog. „Recast“-Richtlinie)	53
VI. Finanzierung des Eisenbahnsektors	54
1. Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	55
2. Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	58
C. Die Entgeltregulierung nach der Richtlinie 2012/34/EU und Umsetzungserfordernisse	60
I. Bezugsgegenstand der Entgeltregulierung	63
1. Direktive des Art. 29 Abs. 2 Richtlinie 2012/34/EU: „Gesamtes Netz“ als Bezugsgegenstand der Entgeltregulierung	64
2. Nationales Recht	69
3. Fazit	71
II. Fahrwegentgelte	73
1. Vollkosten als Obergrenze, Grenzkosten als Untergrenze – keine Kodifizierung eines „Baukastensystems“	73
a) Fortschreibung der bisherigen Rechtslage	73
b) Zur Bedeutung des Art. 31 Abs. 3 UAbs. 2 Satz 1 Richtlinie 2012/34/EU ..	77
2. Erfordernis der Anreizsetzung	80
3. Grenzen des Gestaltungsspielraums	85
a) Fakultative und obligatorische Vorgaben	85
b) Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsmärkte (Marktausschlusstest)	87
III. Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und für Zusatz- und Nebenleistungen	90
1. Grundsätzliches	90
2. „Angemessener Gewinn“	91
3. (Zwischen-)Fazit	92
IV. Fazit: Partieller Umsetzungsbedarf	92

D. Rechtspolitischer Reformbedarf	95
I. Unions- und verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen: Rechtsstellung der Infrastrukturbetreiber/Eisenbahninfrastrukturunternehmen	98
1. Rechtsstellung der Eisenbahnunternehmen/ Eisenbahnverkehrsunternehmen: Unabhängigkeit vom Staat und Führung als Wirtschaftsunternehmen	99
2. Rechtsstellung der Infrastrukturbetreiber/ Eisenbahninfrastrukturunternehmen	102
a) Unionsrechtliches Gebot der Trennung von wesentlichen Funktionen der Infrastruktur und der Eisenbahnunternehmen	103
b) Unabhängigkeit vom Staat	103
aa) Unionsrecht	103
bb) Verfassungsrecht (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG)	108
c) Führung als Wirtschaftsunternehmen	111
aa) Unionsrecht	111
bb) Verfassungsrecht (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG)	112
II. Zivilgerichtliche Billigkeitskontrolle von Infrastrukturnutzungsentgelten nach § 315 BGB	116
1. Stand der Rechtsprechung und Literatur zu § 315 BGB	116
2. Unionsrechtliche Problematik	118
3. Defizit der bisherigen Diskussion: Ausblendung des Bezugsgegenstandes der eisenbahnrechtlichen Entgeltregulierung	120
a) Bezugsgegenstand der eisenbahnrechtlichen Entgeltregulierung: Das gesamte Netz bzw. ein hinreichend großes Teilnetz	121
b) Bezugsgegenstand für die Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB: Die konkrete, vertragliche Einzelleistung	122
c) Auflösung des Konflikts: Vorrang des Bezugsgegenstandes der eisenbahnrechtlichen Entgeltregulierung	123
d) Unanwendbarkeit der Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB auf Infrastrukturnutzungsentgelte	125
e) Fazit: Unionsrechtswidrigkeit der Billigkeitskontrolle von Infrastrukturnutzungsentgelten nach § 315 BGB	125
4. Reformbedarf: Notwendigkeit einer gesetzlichen Klarstellung des Vorrangs der eisenbahnrechtlichen Entgeltkontrolle gegenüber einer zivilgerichtlichen Billigkeitskontrolle	126
III. Weiterentwicklung der in der LuFV beinhalteten Anreizelemente zugunsten des Bundes und der Eisenbahnverkehrsunternehmen und zeitliche sowie inhaltliche Synchronisierung mit RegG und GVFG	128
1. Gesetzgeberische Entscheidung: Wem gebührt der Effizienzgewinn?	128
2. Folgenabschätzung einer hoheitlichen Anreizregulierung: Waterbed Effect mit Bumerang-Wirkung für Eisenbahnverkehrsmärkte	131
3. Hoheitliches oder vertragliches Modell? – Vertrag als Steuerungsinstrument für die Senkung der Trassen- und Stationspreise	135

4. Integriertes Modell: Einheitlicher Vertrag („LuFV 2.0“) als Mittel der Verteilung des Effizienzgewinns zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen	138
5. Elemente eines Systems der „LuFV 2.0“	139
a) Vereinbarkeit des integrierten Modells mit der Richtlinie 2012/34/EU	139
b) Bezugsgegenstand der Anreizsetzung: Eigene Mittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	140
c) Festlegung einer Verteilungsquote	142
d) Anhörung der BNetzA	142
e) Erfordernis einer Subsidiaritätsregelung zugunsten einer hoheitlichen Anreizregulierung für den Fall der Nichteinigung?	142
f) Erfordernis einer gesetzlichen Regelung	143
g) Zeitliche Abstimmung mit RegG und GVFG	144
IV. Entflechtung durch Separierung der Finanzströme	144
1. Nachteile einer vertikalen Desintegration	149
a) Effizienzverluste bei hoher Zugdichte	149
b) Effizienzverlust durch Rückfall der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Rationalität eines Verwaltungsvermögens	152
c) Kein Verlustausgleich und keine Investitionen in die Infrastruktur durch Holding	153
d) Pluralität der Organisationsformen	154
2. Separierung der Finanzströme durch Bildung eines Finanzierungskreislaufes Eisenbahninfrastruktur	155
E. Zusammenfassung in Leitsätzen	159
I. Bestandsaufnahme	159
II. Die Entgeltregulierung nach der Richtlinie 2012/34/EU und Umsetzungserfordernisse	160
III. Rechtspolitischer Reformbedarf	163
Literaturverzeichnis	166
Sachverzeichnis	172