

Beck'scher AEG-Kommentar

von

Georg Hermes, Dr. Dieter Sellner, Michael Fehling, Dr. Frank Fellenberg, Dr. Stephan Gerstner, Dr. Peter Schütz, Ralf Schweinsberg, Willi Vallendar, Dr. Lorenz Wachinger, Korbinian Wagner, Hansjörg Wurster

2. Auflage

[Beck'scher AEG-Kommentar – Hermes / Sellner / Fehling / et al.](#)

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](#) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

[Schienenverkehr, Luftverkehr](#)



Verlag C.H. Beck München 2014

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 63997 5

Die Ordnung des Eisenbahnwesens in anderen europäischen Staaten 52–56 D Einf

tiert bereits recht reger Wettbewerb, im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr beginnt sich Wettbewerb langsam zu entwickeln. Wettbewerbsfördernd wirkt ein funktionierender Markt für gebrauchtes Waggonmaterial; allerdings ist das Angebot an Triebfahrzeugen sehr beschränkt. Für **gemeinwirtschaftliche Verkehre** werden Verkehrsverträge bislang ausschließlich **direkt vergeben**. Im Februar 2011 hat die staatliche Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in einen solchen Vertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG erstmals eine Öffnungsklausel aufgenommen, wonach zukünftig gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden können.¹³⁰

Im **Regionalverkehr** spielen in Österreich **Privatbahnen** traditionell eine wichtige 52 Rolle. Sie verfügen zusammen über ein Schienennetz von ca. 560 km Länge. Zu nennen sind beispielsweise die „Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft“, die mehrere Bahn- und Buslinien in der Steiermark betreibt, der WESTbahn Management GmbH, die seit Dezember 2011 auch einen Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg betreibt, oder die „Raaberbahn AG“, die sich in ungarischem und österreichischem Staatsbesitz befindet und grenzüberschreitende Verkehre zwischen Österreich und Ungarn betreibt.¹³¹

XI. Schweiz

Im schweizerischen Schienenverkehr sind neben der **SBB – Schweizerische Bundesbahnen** die **BLS Lötschbergbahn AG** als zweitgrößtes Eisenbahnunternehmen sowie 53 diverse Privatbahnen aktiv. Die SBB ist seit dem 1.1.1999 eine Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes. BLS und SBB haben im Jahr 2001 eine Basisvereinbarung abgeschlossen, in der sie Aufgaben- und Verantwortungsbereiche im Personenverkehr untereinander aufteilen. Im Güterverkehr bleiben beide Unternehmen aktiv. Für das Netzmanagement soll die SBB verantwortlich sein.¹³²

Bei der **SBB** wurden bereits 1997 die Bereiche **Infrastruktur und Verkehr rechnungs- 54** **und organisatorisch getrennt**. Für den Personen- und Güterverkehr sind jeweils eigene Divisionen verantwortlich. Hinzu kommt der Liegenschaftsbereich. Der Infrastrukturbereich ist für den Streckenunterhalt, die Aus- und Neubauten, die Bahnhöfe sowie die Energieversorgung und den Fahrplan zuständig.¹³³ Eine darüber hinausgehende rechtliche Trennung von Netz und Transport schreibt das Schweizerische Eisenbahngesetz (Art. 64 EBG)¹³⁴ nicht vor. Bei der BLS ist dagegen die Infrastruktur zum 1.1.2009 vollständig in die BLS Netz AG ausgelagert worden, es existiert also auch eine rechtliche Trennung.¹³⁵

Im Güterverkehr besteht freier **Netzzugang** („open-access“) für in- wie ausländische 55 europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei der Personenbeförderung können ausländische Unternehmen nach dem Personenbeförderungsgesetz (Art. 8)¹³⁶ und der Netzzugangsverordnung (NZV) dagegen nur im Transit- und Charterverkehr aktiv werden.¹³⁷ Der Zugang zu sonstigen (Service-)Einrichtungen ist im EBG (Art. 9a) und der NZV geregelt. Wartungseinrichtungen werden dabei auch von zahlreichen privaten Unternehmen angeboten.¹³⁸

Die **Trassenvergabe** obliegt der **Trasse Schweiz AG** als unabhängiger Stelle im paritätischen Eigentum von SBB, BLS, Schweizerische Südostbahn (SOB) und dem Verband 56

¹³⁰ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 78 f.

¹³¹ So schon *Suckale*, Vorauf., Einf E, Rn. 55.

¹³² *Suckale*, Vorauf., Einf E, Rn. 59.

¹³³ *Suckale*, Vorauf., Einf E, Rn. 57.

¹³⁴ Vom 20.12.1957, wesentlich geändert zuletzt durch das Bundesgesetz vom 20.3.2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit dem 1.1.2010 (AS 2009 5597, BBl 2005 2415, 2007 2681).

¹³⁵ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 92.

¹³⁶ Amtliche Sammlung des Bundesrechts 2009, S. 5631 ff.

¹³⁷ Wettbewerbsbericht Bahn 2011, S. 25.

¹³⁸ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 93.

öffentlicher Verkehr (VöV). Diese Stelle hat für einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu sorgen und dabei auch den Fahrplan vorzubereiten und Nutzungskonflikte zu lösen. Für die Festlegung der Trassenpreise, die mindestens die Grenzkosten der Benutzung abdecken müssen, ist dagegen das Bundesamt für Verkehr zuständig (Art. 9b EBG). Für besonders lärmarmes Rollmaterial werden Vergünstigungen gewährt.¹³⁹ Das Infrastrukturmanagement verbleibt bei den einzelnen Bahnunternehmen.¹⁴⁰ Die BLS hat ihre Infrastruktur in eine bundeseigene „Netz-AG“ ausgelagert.¹⁴¹

- 57 Als **Regulierungsstellen** für den Eisenbahnverkehr fungieren nach Art 40 EBG das **Bundesamt für Verkehr (BAV)** und nach Art. 40a EBG die unabhängige **Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)**. Gestützt auf eine Vereinbarung zwischen SKE, der Trasse Schweiz AG, SBB, BLS und SOB kann die SKE bei der Überwachung der Trassenvergabe ex ante und ex post, auf Antrag und von Amts wegen einschreiten, verfügt aber nicht über die Befugnis, Zwangsgelder oder Bußgelder zu verhängen. Bis 2011 hatte die SKE erst drei Verfahren geführt und noch keine streitige Entscheidung erlassen.¹⁴²
- 58 **Lizenzen, Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen** erfolgen durch das BAV. Der schweizerische Schienengüterverkehr ist weitgehend liberalisiert. Der wirtschaftliche innerschweizerische Personenfernverkehr wird dagegen zur Zeit aufgrund entsprechender Konzessionen mit einer Laufzeit zwischen 8 und 20 Jahren nur von SBB oder BLS bedient; auch im grenzüberschreitenden Personenverkehr gibt es keinen nennenswerten Wettbewerb. Im Regionalverkehr treten Gemeinden und Kantone als **Besteller von gemeinwirtschaftlichen Verkehren** auf. Bislang handelt es sich noch ausschließlich um **Direktvergaben**, doch sollen künftig auch Ausschreibungen ermöglicht werden.¹⁴³ Auf dem zusätzlich existierenden umfangreichen Schmalspurnetz der Schweiz findet bisher keine Konkurrenz statt.¹⁴⁴ Insgesamt ist der Anteil der Schiene im Modal Split in der Schweiz besonders hoch¹⁴⁵ und die Anschlüsse sind so gut vernetzt, dass die Schweiz vielfach – trotz (oder wegen) der nur rudimentären Trennung von Netz und Betrieb und geringem Wettbewerb im Personenverkehr – als **Vorbild für einen leistungsstarken Eisenbahnsektor** angeführt wird.

XII. Spanien

- 59 Die spanische Staatsbahn **Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles (RENFE-Operadora)** erbringt Transportleistungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Diese beiden Geschäftsbereiche sowie die Wartung sind rechnerisch voneinander getrennt. Die **Infrastruktur** ist nach dem spanischen Eisenbahngesetz Ley 39/2003¹⁴⁶ vom **Verkehrsbereich rechtlich komplett abgekoppelt** und dem **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)** beim Ministerium für öffentliche Arbeit und Verkehr (Ministerio de Fomento) unterstellt (Art. 6, 20 ff.).¹⁴⁷ Priorität besitzt für Adif die massive Erweiterung des spanischen Hochgeschwindigkeitsnetzes.¹⁴⁸ Wegen der mangelnden Geschäftsführungsautonomie der Adif bei der Festlegung von Entgelten sowie aus anderen

¹³⁹ Wettbewerbsbericht Bahn 2011, S. 24.

¹⁴⁰ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 92.

¹⁴¹ Wettbewerbsbericht Bahn 2011, S. 23.

¹⁴² Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 93 f.

¹⁴³ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 93.

¹⁴⁴ Suckale, Vorauf., Einf E, Rn. 60.

¹⁴⁵ Im Jahr 2008 38,9% im Güterverkehr, 16% im Personenverkehr; siehe Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 96.

¹⁴⁶ Boletín Oficial del Estado 2003, Nr. 276, S. 40532 ff.

¹⁴⁷ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 122.

¹⁴⁸ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 125 f.

Die Ordnung des Eisenbahnwesens in anderen europäischen Staaten 60–64 D Einf

Gründen (z.B. Fehlen eines Performanceregimes bei den Trassengebühren) verurteilte der EuGH Spanien im Februar 2013 in einem Vertragsverletzungsverfahren.¹⁴⁹

Nur im Schienengüterverkehr besteht liberalisierter **Netzzugang** für in- wie ausländische Bahnunternehmen. Die Zugangsbedingungen zum spanischen Schienennetz regeln Art. 58–97 Reglamento del Sector Ferroviario (RSF).¹⁵⁰ Die **Trassenvergabe** erfolgt durch Adif aufgrund der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Dagegen ist der inländische Personenverkehr weiterhin ausschließlich RENFE-Operadora vorbehalten. Der grenzüberschreitende Personenverkehr ist zwar theoretisch geöffnet,¹⁵¹ doch das vom Normalstandard abweichende spanische Breitspurnetz erschwert solche Verkehre erheblich.¹⁵²

Als **Regulierungsbehörde** ist die **Comité de Regulación Ferroviaria (CRF)** geschaffen worden, welche die Aufgaben hat, den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zum Markt zu ermöglichen und Konflikte zwischen Adif und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schlichten. Die CRF kann auf Antrag und von Amts wegen einschreiten; sie hat die Befugnis, Zwangsmittel anzuordnen und Bußgelder zu verhängen. Allerdings ist die CRF innerhalb des Verkehrsministeriums angesiedelt, weshalb ihre politische Unabhängigkeit angezweifelt werden kann.¹⁵³

Lizenzen erteilt das Verkehrsministerium. Für **Sicherheitsbescheinigungen** und **Fahrzeugzulassungen** ist nach dem Real Decreto 810/2007 die CRF zuständig, wobei Konkurrenten über eine Bevorzugung des Incumbent RENFE-Operadora klagen.¹⁵⁴ Selbst im Schienengüterverkehr war der Marktanteil dritter EVUs im Jahr 2008 mit etwa 5 % noch sehr gering.¹⁵⁵ Neben der RENFE sind noch einige Unternehmen im Schienenpersonenverkehr aktiv, die sich alle im öffentlichen Besitz befinden und den Ländern zugeordnet sind. Außerdem operiert die FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha), bei der es sich ebenfalls um eine Staatsbahn handelt, im Norden Spaniens als Schmalspurbahn.¹⁵⁶

XIII. Portugal

Nach dem Decreto-Lei n.º 137-A/2009¹⁵⁷ ist die portugiesische Staatsbahn **Comboios de Portugal (CP)** im Personenverkehr tätig, das Tochterunternehmen CP Cargo S.A. operiert im Schienengüterverkehr. Schon aufgrund des Decreto-Lei n.º 104/97 ist Betreiber der Eisenbahninfrastruktur das Staatsunternehmen **Rede Ferroviária Nacional (RE- FER)**. Es ist dem Transportministerium und dem Finanzministerium unterstellt und mit administrativer und finanzieller Autonomie sowie mit eigenem Vermögen ausgestattet. Netz (ganz überwiegend mit Breitspur wie in Spanien) und Verkehr sind also rechtlich vollständig voneinander getrennt.¹⁵⁸

Der Schienenverkehrsmarkt ist durch das portugiesische Eisenbahngesetz Decreto-Lei n.º 270/2003 in der Fassung des Decreto-Lei n.º 231/2007 und schließlich durch das Decreto-Lei n.º 20/2010¹⁵⁹ teilweise liberalisiert. Für den Güterverkehr besteht freier **Netzzugang**; beim eigenwirtschaftlichen Personenverkehr dagegen nur für grenzüberschreitende Verkehre. Außerdem hat Portugal von den Einschränkungsmöglichkeiten der RL 2007/58/EG Gebrauch gemacht und dabei die Erbringung von Kabotage verboten. Für einheimi-

¹⁴⁹ EuGH, Urt. v. 28.2.2013, Rs. C-483/10.

¹⁵⁰ Boletín Oficial del Estado 2004, Nr. 315, S. 42719 ff.

¹⁵¹ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 93.

¹⁵² Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 126.

¹⁵³ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 122 f.

¹⁵⁴ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 123 f.

¹⁵⁵ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 125.

¹⁵⁶ Suckale, Vorauf., Einf E, Rn. 64.

¹⁵⁷ Diário da República 2007, Nr. 113, S. 3816 ff. und 2009, Nr. 110, S. 3542 ff.

¹⁵⁸ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 192.

¹⁵⁹ Diário da República 2010, Nr. 58, S. 923 ff.

sche Eisenbahnunternehmen ist auch im Personenverkehr Netzzugang rechtlich garantiert.¹⁶⁰ Diskriminierungsfreien Zugang gibt es auch zu sonstigen (Service-)Einrichtungen, wobei Wartungseinrichtungen ebenso wie Fahrstrom auch von Dritten bereitgestellt werden.¹⁶¹ Die **Trassenvergabe** einschließlich des Konfliktlösungsmechanismus ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen von REFER geregelt. Das Trassenpreissystem hat seine Grundlage im Eisenbahngesetz sowie im Regulamento 21/2005.¹⁶² Nach Einführung leistungsabhängiger Entgeltregelungen in Form eines Performanceregimes hat die EU-Kommission ihr Vertragsverletzungsverfahren gegen Portugal insoweit eingestellt und insbesondere auf die Defizite bei der unabhängigen Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen beschränkt;¹⁶³ diesbezüglich gab der EuGH den Rügen der Kommission statt.¹⁶⁴

- 65 Als funktional unabhängige **Regulierungsstelle** für den Eisenbahnsektor fungiert die **Unidade de Regulação Ferroviária (URF)** innerhalb der Verkehrsbehörde Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT). Zu den Aufgaben von IMTT gehören nach Art. 13 Decreto-Lei n.º 147/2007¹⁶⁵ insbesondere die Festlegung der Benutzungsgebühren, die Überwachung der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erteilung von Lizenzen und Sicherheitszertifikaten sowie die Überwachung der Preispolitik innerhalb des Eisenbahnsektors. Dazu muss die URF nach dem Decreto-Lei n.º 433/82 in der Fassung des Decreto-Lei n.º 244/95 und des Decreto-Lei n.º 142/2007¹⁶⁶ nicht nur auf Antrag, sondern kann auch von Amts wegen einschreiten und auch Bußgelder verhängen.¹⁶⁷
- 66 **Lizenzen, Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen** erfolgen durch die IMTT.¹⁶⁸ Für den nationalen Markt kann der Staat nach Bedarf Verkehre ausschreiben oder freihändig vergeben. Bislang ist es jedoch **nur zu einem wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren** gekommen; die entsprechende Strecke im Regionalverkehr (Vortortverkehr von Lissabon) wird auf Konzessionsbasis von dem einzigen privaten Anbieter, dem Konsortium FERTAGUS, betrieben. Alle anderen Verkehre wurden direkt an CP vergeben.¹⁶⁹

XIV. Griechenland

- 67 Die staatliche griechische **Eisenbahngesellschaft TrainOSE S.A.** ist ein öffentliches Unternehmen in Form einer Aktiengesellschaft, das ohne Trennung sowohl Personen- als auch Güterverkehre betreibt. Die Gesellschaftsanteile wurden Anfang 2013 zu 100% auf die Privatisierungsagentur HRDAF übertragen und von dieser ausgeschrieben. Interessensbekundungen waren der HRDAF bis zum 16.9.2013 bekannt zu geben.¹⁷⁰ Nach verschiedenen Umstrukturierungen, zuletzt in Art. 2 Abs. 2 Gesetz 3891/10,¹⁷¹ fungiert die ursprünglich als integrierte Holding konzipierte **Organismos Sidirodromon Ellados**

¹⁶⁰ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 192.

¹⁶¹ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 194.

¹⁶² Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 194.

¹⁶³ Pressemitteilung IP/10/1592 vom 24.11.2010: Schienenverkehr: Kommission begrüßt verbesserte Rechtsvorschriften in Österreich, Frankreich und Portugal und begrenzt Umfang der Vertragsverletzungsverfahren.

¹⁶⁴ EuGH, Urt. v. 25.10.2012, Rs. C-557/10.

¹⁶⁵ Diário da República 2007, Nr. 82, S. 2726 ff.

¹⁶⁶ Diário da República 1995, Nr. 213, S. 5782 ff. und 2007, Nr. 82, S. 2698 ff.

¹⁶⁷ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 193.

¹⁶⁸ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 193 f.

¹⁶⁹ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 192 u. 195.

¹⁷⁰ Vgl. „Invitation to submit an expression of interest for the acquisition of 100% of the share capital of TrainOSE S.A.“ der HRDAF v. 12.7.2013, abrufbar unter <http://hradf.com/uploads/files/20130712-eoi-trainose-en1.pdf>.

¹⁷¹ Εθνικού Τυπογραφείου (Amtsblatt) 2010, Nr. 188, S. 4193 ff.

Die Ordnung des Eisenbahnwesens in anderen europäischen Staaten 68–72 D Einf

(OSE) als **Infrastrukturbetreiber**. **Rechtlich** sind beide Staatsunternehmen **strikt voneinander getrennt**, es existiert keine übergreifende Holding-Struktur. Dennoch bestehen **Verflechtungen**; so ist etwa der Infrastrukturbetreiber auch Eigentümer des von Train-OSE genutzten rollenden Materials.¹⁷²

Offener **Netzzugang** ist für inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl im 68 Schienengüter- als auch im Personenverkehr garantiert. Für ausländische Unternehmen beschränkt sich der freie Zugang nach Art. 9 des Präsidialen Dekrets 41/05¹⁷³ auf grenzüberschreitende Verkehre.¹⁷⁴ Die **Trassenzuweisung** erfolgt mittels Individualverträgen, auch Rahmenverträge sind möglich. Es gibt ein linear aufgebautes **Trassenpreissystem** ohne Rabatte.¹⁷⁵

Die **Regulierungsaufgaben** liegen seit November 2010 nicht mehr beim Verkehrsmini- 69 nisterium, sondern bei der neu gegründeten **unabhängigen** (vgl. Art. 22 Gesetz 3891/10) **Behörde Regulatory Authority for Railways (RAS)**. Damit reagierte Griechenland auf das von der EU-Kommission eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren.¹⁷⁶ Die RAS überwacht den Wettbewerb, überprüft teilweise die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und beaufsichtigt die Trassenzuweisung einschließlich der Entgeltregelung. Sie schreitet nur ex post ein, kann nach dem Gesetz aber auch Zwangsmittel anordnen und Bußgelder verhängen.¹⁷⁷

Betriebslizenzen, Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen werden 70 vom Verkehrsministerium erteilt.¹⁷⁸ Verkehrsverträge können nach Art. 12 Gesetz 3891/10 förmlich ausgeschrieben oder direkt vergeben werden. Bislang sind alle Verkehre jedoch an den Incumbent OSE vergeben worden; Wettbewerb existiert faktisch bislang nicht.¹⁷⁹ Insgesamt ist der Marktanteil der Eisenbahn im Modal Split äußerst gering.¹⁸⁰

XV. Irland

Die **staatliche Bahngesellschaft** der Republik Irland **Ianród Éireann (IE)** ist ein in- 71 **tegriertes Unternehmen**, das auf dem eigenen Schienennetz sowohl Personen- als auch Güterverkehr betreibt. Es existiert also **keine organisatorische oder gar rechtliche Trennung von Netz und Betrieb**; allerdings werden die Infrastrukturkosten gemäß RL 91/440/EG separat ausgewiesen. Die IE ist ihrerseits Teil der staatlichen Transportgesellschaft „Córas Iompair Éireann“ (CIE), zu der ansonsten Busgesellschaften sowie Straßen- und U-Bahnbetreiber gehören.¹⁸¹

Rechtlich gibt es mit der S.I. No. 55 of 2010¹⁸² mittlerweile für dritte Eisenbahnver- 72 kehrsunternehmen in gewissem Umfang **Netzzugangsrechte**, nämlich im Schienengüterverkehr und im grenzüberschreitenden Personenverkehr unter Einschluss der Kabotage. Auch der diskriminierungsfreie Zugang zu sonstigen (Service-)Einrichtungen ist gesetzlich festgeschrieben.¹⁸³ In der Praxis sind diese Vorschriften jedoch noch nicht angewandt wor-

¹⁷² Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 142 u. 145.

¹⁷³ Εθνικού Τυπογραφείου (Amtsblatt) 2005, Nr. 60, S. 715 ff.

¹⁷⁴ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 142.

¹⁷⁵ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 144.

¹⁷⁶ Der EuGH stellte dennoch (andere) Verstöße bei der Umsetzung des „ersten Eisenbahnpakets“ fest, vgl. *EuGH*, Urt. v. 8.11.2012, Rs. C-528/10.

¹⁷⁷ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 142 f.

¹⁷⁸ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 143 f.

¹⁷⁹ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 144.

¹⁸⁰ Er lag 2011 bei weniger als 2 % im Personenverkehr und weniger als 3 % im Güterverkehr, s. Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 145.

¹⁸¹ So im Wesentlichen schon *Suckale*, Vorauf, Einf E, Rn. 73.

¹⁸² Bekanntgemacht in *Iris Oifigiúil* 2010, No. 15, S. 271.

¹⁸³ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 151.

den.¹⁸⁴ Dazu mag auch beigetragen haben, dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen von IE noch nicht einmal vollständig veröffentlicht worden sind.¹⁸⁵

- 73 **Regulierungsaufgaben** werden vom **Transportministerium** wahrgenommen. Es gibt weiterhin keine unabhängige Regulierungsbehörde, obwohl die verlängerte Umsetzungsfrist für Irland zum 15.3.2008 abgelaufen ist.¹⁸⁶ Aus diesem und weiteren Gründen hat die EU-Kommission gegen Irland ein Vertragsverletzungsverfahren beim EuGH anhängig gemacht.¹⁸⁷
- 74 **Betriebslizenzen** erteilt das Verkehrsministerium (Department for Transport). Für **Sicherheitsbescheinigungen** und **Fahrzeugzulassungen** ist nach der Verordnung S.I. No. 61 of 2008¹⁸⁸ die Railway Safety Commission zuständig.¹⁸⁹ Allerdings findet derzeit noch keinerlei Wettbewerb statt. Das geringe Interesse am Marktzugang ist wohl einerseits auf die geographische Insellage und das kleine Schienennetz (ca. 1960 km), andererseits auf technische Gegebenheiten (andere Spurweite als die Mehrheit der anderen EU-Staaten) zurückzuführen.¹⁹⁰ Außerdem ist der Marktanteil der Schiene am Verkehrsaufkommen verschwindend gering.¹⁹¹

XVI. Luxemburg

- 75 Netz und Transport (mit bilanzieller Trennung von Personen- und Güterverkehr) liegen in Luxemburg in den Händen der nationalen Eisenbahngesellschaft **Société des chemins de fer luxembourgeois (CFL)**. Das Netz steht zwar nicht direkt im Eigentum der CFL, sondern des Großherzogtums, wird aber über einen Geschäftsbesorgungsvertrag von der CFL betrieben. Somit sind **Netz und Verkehrssparten letztlich nur rechnerisch getrennt**.¹⁹²
- 76 Im Güterverkehr besteht auf vertraglicher Basis¹⁹³ freier **Netzzugang**, im Personenverkehr dagegen nur für grenzüberschreitende Verkehre im Rahmen der RL 2007/58/EG. Die Kabotage kann im Rahmen dieser Richtlinie aufgrund des Mémorial Luxembourgeois A Nr. 135/2010¹⁹⁴ eingeschränkt werden.¹⁹⁵ Ansonsten existiert kein drittes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem luxemburgischen Markt.¹⁹⁶ Die **Trassenzuweisung** erfolgt aufgrund individueller Verträge; das **Trassenpreissystem** ist nach den Schienennetz-Nutzungsbedingungen linear aufgebaut und gewährt keine Mengen- oder Frühbucherrabatte.¹⁹⁷
- 77 Als **Regulierungsbehörde** fungiert seit September 2010 das **Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR)**, das auch für die Regulierung des Telekommunikations-, Post- und Energiemarkts zuständig ist. Die Behörde überprüft die Netznutzungsbedingungen sowie Trassenzuweisungen und Entgeltregelungen.¹⁹⁸

¹⁸⁴ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 153.

¹⁸⁵ Vgl. Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 152.

¹⁸⁶ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 151 f.

¹⁸⁷ Vgl. Pressemitteilung IP/10/807 vom 24.6.2010: Schienenverkehr: Kommission unternimmt rechtliche Schritte gegen 13 Mitgliedstaaten wegen mangelhafter Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets.

¹⁸⁸ Bekanntgemacht in Iris Oifigiúil 2008, No. 21, S. 281.

¹⁸⁹ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 152.

¹⁹⁰ So schon *Suckale*, Vorauf, Einf E, Rn. 75.

¹⁹¹ Er lag 2008 bei 3,4% im Personenverkehr und 0,6% im Güterverkehr, siehe Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 153.

¹⁹² Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 166.

¹⁹³ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 167.

¹⁹⁴ Amtsblatt des Großherzogtums Luxemburg 2010, S. 2193 ff.

¹⁹⁵ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 166.

¹⁹⁶ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 166 u. 168.

¹⁹⁷ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 167.

¹⁹⁸ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 166.

XVII. Polen

Die polnische Staatsbahn **Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP)** ist eine Holding, 78 unter deren Dach die verschiedenen Verkehrssparten (PKP Cargo S.A. bzw. PKP Intercity Sp. z o.o.) und die Infrastruktur (PKP PLK S.A.) **rechnerisch, organisatorisch, rechtlich und funktionell getrennt** sind. Eine vollständige Separierung von Netz und Betrieb ist geplant.¹⁹⁹ Der Regionalverkehrsanbieter Przewozy Regionalne ist mittlerweile aus der Holding herausgelöst worden und befindet sich im Eigentum der Regionalbezirke (Wojewodschaften).²⁰⁰

Für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es im Güterverkehr umfassenden **Zu- 79 gang** zum polnischen Schienennetz. Dies gilt rechtlich auch für eigenwirtschaftlich betriebenen inländischen Personenverkehr. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr hat Polen dagegen von der in RL 2007/58/EG eröffneten Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zugang zu nationalen Teilstrecken einzuschränken, wenn ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht gemeinwirtschaftlicher Verkehre gefährdet würde.²⁰¹ Der diskriminierungs- freie Zugang zu sonstigen (Service-)Einrichtungen durch den Infrastrukturbetreiber oder alternative Anbieter ist namentlich bei den Wartungseinrichtungen und den Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme noch nicht in vollem Umfang gewährleistet.²⁰²

Seit 2001 werden die **Trassenkapazitäten vom Netzbetreiber PLK S.A. vergeben,** 80 üblicherweise mittels Standardverträgen, doch ist auch der Abschluss von Rahmenverträgen möglich. Das **Trassenpreissystem** ist in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen geregelt; die Preise sind nach Strecke und Fahrzeuggewicht gestaffelt und es werden Mengenrabatte gewährt. Es gibt zwar keine Minderungsmöglichkeiten bei Schlechtleistung, doch existiert ein Performanceregime.²⁰³ Jüngst verurteilte der EuGH Polen in einem Vertragsverletzungsverfahren unter anderem wegen der fehlenden Etablierung von Maßnahmen, die dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten geben.²⁰⁴

Als **Regulierungsbehörde** fungiert das Büro für Schienenverkehr (**Urząd Transportu 81 Kolejowego – UTK**). Es prüft die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie Zuweisungsverfahren und Entgeltregelung und überwacht den Wettbewerb. Dazu muss das Büro auf Antrag und kann von Amts wegen einschreiten, kann Zwangsmittel anordnen und Bußgelder verhängen.²⁰⁵

Daneben ist UTK auch für die technische Überwachung der Fahrzeuge und für die 82 Überwachung der Eisenbahnbetriebssicherheit, für die Erteilung von **Lizenzen** und **Sicherheitszertifikaten** sowie **Fahrzeugzulassungen** zuständig. Allerdings werden die knapp bemessenen gesetzlichen Fristen dafür oftmals deutlich überschritten.²⁰⁶ Im Güterverkehr sowie im Regionalverkehr (wo verschiedene staatliche Unternehmen aktiv sind) hat sich bereits einiger Wettbewerb entwickelt, bei freilich sinkendem Anteil der Schiene am Modal Split.²⁰⁷ Gemeinwirtschaftliche Verkehre werden teils direkt, teils nach Ausschreibung vergeben; die Transparenzanforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 werden dem Vernehmen nach eingehalten.²⁰⁸

¹⁹⁹ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 186.

²⁰⁰ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 190.

²⁰¹ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 186.

²⁰² Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 188 f.

²⁰³ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 188.

²⁰⁴ EuGH, Urt. v. 30.5.2013, Rs. C-512/10.

²⁰⁵ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 186 f.

²⁰⁶ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 187 f.

²⁰⁷ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 190.

²⁰⁸ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 186 u. 189.

XVIII. Tschechische Republik

- 83 Die staatliche tschechische Eisenbahngesellschaft **České dráhy (ČD)** ist seit Anfang 2003 formell gesehen nur noch für den Verkehrsbetrieb verantwortlich. Der Infrastrukturbereich wurde auf die neu gegründete staatliche Gesellschaft **Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)** ausgegliedert. Doch hat man die operativen Aufgaben des Infrastrukturbetreibers in einem Geschäftsbesorgungsvertrag wieder der ČD zurückübertragen.²⁰⁹
- 84 **Netzzugang** ist sehr weitreichend gewährleistet, nämlich für den Schienengüterverkehr, für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich der Kabotage sowie im Inland für den eigenwirtschaftlich betriebenen Personenverkehr. Auch der Zugang zu sonstigen (Service-)Einrichtungen wie Wartungseinrichtungen und Fahrstrom ist garantiert.²¹⁰ Die **Trassenzuweisung** erfolgt von SŽDC auf der Basis von Standardverträgen, auch Rahmenverträge sind möglich. Wettbewerber beklagen sich freilich darüber, dass die Konfliktlösungsmechanismen bei Kapazitätsknappheit tendenziell ČD begünstigen würden. Das **Trassenpreissystem** ist linear aufgebaut (mit Mengenrabatten) und Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.²¹¹ Im Juli 2013 verurteilte der EuGH die Tschechische Republik in einem Vertragsverletzungsverfahren unter anderem aus dem Grund, dass sie keine Anreize für den Betreiber der Infrastruktur zur Senkung der Kosten der Fahrwegbereitstellung und der Höhe der Zugangsentgelte geschaffen hat.²¹²
- 85 Verantwortlich für die **Marktregulierung** ist die Eisenbahnbehörde **Drážní úřad**, die formal dem Verkehrsministerium untergeordnet, aber politisch unabhängig ist. Ihre Aufgaben erstrecken sich auf die Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie das Zuweisungsverfahren und die Entgeltregelung. Die Behörde muss auf Antrag und kann von Amts wegen einschreiten, ist allerdings auf eine nachträgliche Überprüfung beschränkt.²¹³
- 86 Für **Betriebslizenzen**, **Sicherheitsbescheinigungen** und **Fahrzeugzulassungen** ist ebenfalls Drážní úřad zuständig.²¹⁴ Gemeinwirtschaftliche Verkehre werden bislang überwiegend direkt vergeben; im Schienenpersonenverkehr besaß ČD insoweit bis 2013 ein Exklusivrecht.²¹⁵ Anders als im Schienengüterverkehr hat sich im Schienenpersonenverkehr bislang noch kaum Wettbewerb entwickelt. Der Marktanteil der Schiene geht in beiden Transportbereichen zurück, zumal es an Investitionen in die Schieneninfrastruktur mangelt.²¹⁶

XIX. Slowakei

- 87 Nach den Eisenbahngesetzen Nr. 258/1993, 513/2009 und 514/2009²¹⁷ sind in der Slowakei **Eisenbahninfrastruktur und Betrieb des Schienenverkehrs rechtlich und institutionell getrennt**. Das staatliche Unternehmen **Železnice Slovenskej Republiky (ZSR)** ist der Infrastrukturbetreiber und verwaltet das ca. 3600 km umfassende slowakische Eisenbahnnetz. Der Personenverkehr wird von der staatlichen Aktiengesellschaft **Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK)** erbracht, der Güterverkehr von dem eigen-

²⁰⁹ So schon *Suckale*, Vorauf., Einf E, Rn. 83 f.

²¹⁰ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 98.

²¹¹ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 100 f.

²¹² *EuGH*, Urt. v. 11.7.2013, Rs. C-545/10.

²¹³ Zum Ganzen Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 98 f.

²¹⁴ Näher, auch zu den häufigen Überschreitungen der gesetzlichen Fristen, Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 99 f.

²¹⁵ Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 101.

²¹⁶ Näher Liberalisierungsindex Bahn 2011, S. 102.

²¹⁷ Zbierka Zákonov (Amtsblatt) 1993, Nr. 64, S. 1114 ff.; 2009, Nr. 181, S. 3930 ff.; 2009, Nr. 181, S. 4004 ff.