

**Häfen und Güterverkehr Köln AG**

## **Entflechtung aus Sicht integrierter Eisenbahnunternehmen**

Marktdialog Eisenbahn 2018 „Entflechtung“ der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn

20.06.2018 - Berlin



Häfen und Güterverkehr  
Köln AG



# Neupositionierung der HGK 2012



## Neupositionierung der HGK 2012

- Gründung der **RheinCargo GmbH & Co. KG** im August 2012 gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH)
- Joint Venture 50/50 Prozent  **RheinCargo**
- Übertragung der Hafenlogistik, der Immobilienvermietung und des Eisenbahnverkehrsunternehmens der HGK an die RheinCargo; Personalüberlassung
- RheinCargo betreibt sieben Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und die größte private Güterbahn Deutschlands.

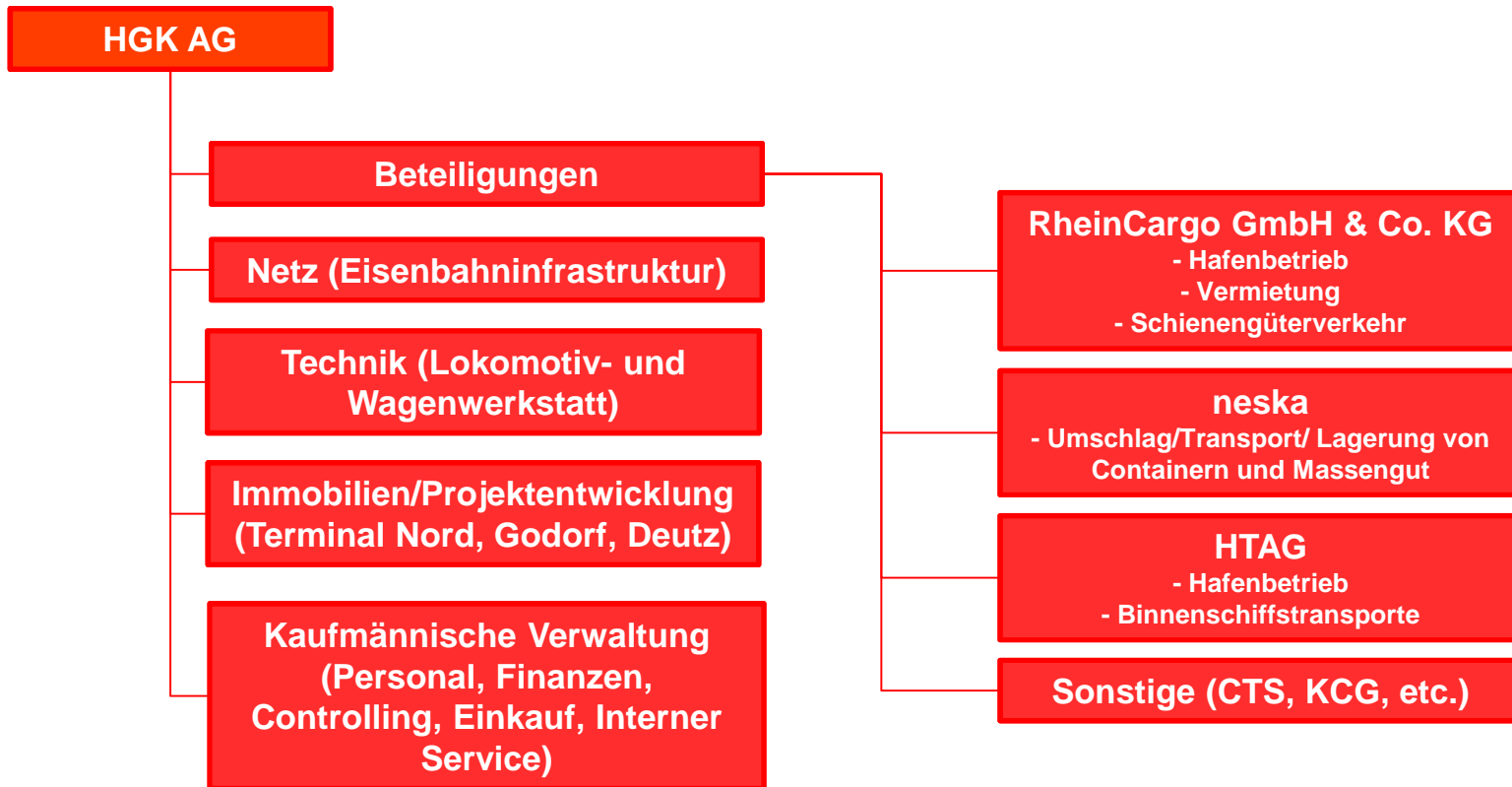


## Geschäftsbereiche der HGK seit 2012

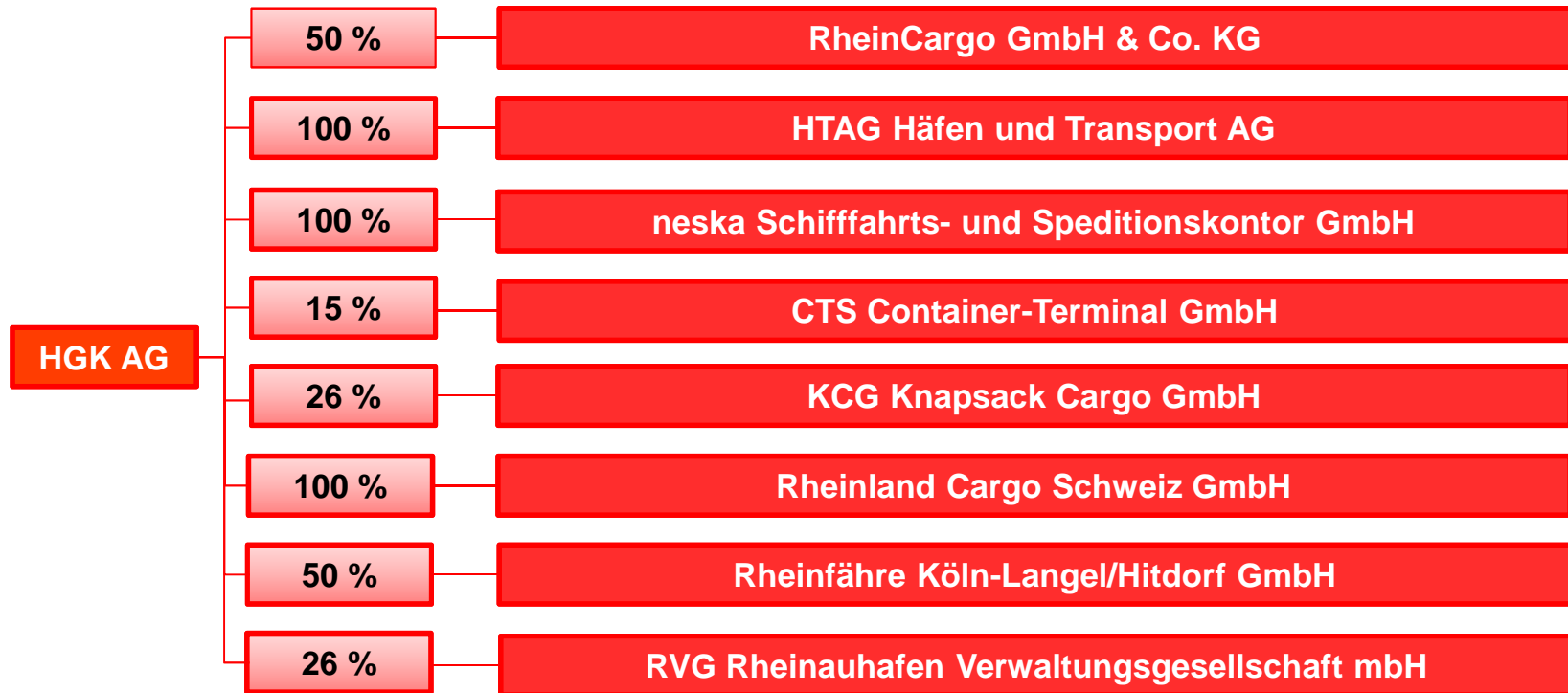
Seit Gründung der RheinCargo GmbH & Co. KG gemeinsam mit den Neuss Düsseldorfer Häfen im Jahr 2012 verbleiben folgende Geschäftsbereiche bei der HGK:

- Vorhaltung und Betreiben von Eisenbahninfrastruktur
- Technische Dienstleistungen (Lok- und Wagenwerkstatt)
- Immobilienbesitz und Verwaltung
- Projektentwicklung (z.B. Terminal Nord)
- Kaufmännische Verwaltung
- Beteiligungen (RheinCargo, neska, HTAG, etc.)

# Unternehmensstruktur HGK



# Beteiligungen der HGK in %



Stand: Dezember 2015

## HGK Netz - gesetzliche Grundlagen nach AEG

Bis Ende 2011 ist die HGK gemäß AEG ein integriertes Unternehmen, da die HGK sowohl den Geschäftsbereich „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ (EVU = HGK Cargo) als auch den Geschäftsbereich „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ (EIU = HGK Netz) betreibt.

Die §§ 9 (Getrennte Rechnungslegung, organisatorische Trennung, unabhängige Entscheidungen) und 9a (Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege) AEG a. F. waren zu beachten. HGK erhielt in Bezug auf die hiernach anzuwendenden gesetzlichen Auflagen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung durch das Verkehrsministerium des Landes NRW befristet bis zum 31.12.2019, da aus Sicht des Ministeriums eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten war.



# HGK Netz - gesetzliche Grundlagen nach ERegG

Mit Gründung der RheinCargo durch die HGK und die NDH und damit verbunden der Auslagerung des EVU „HGK Cargo“ in die RheinCargo wurde die Ausnahmegenehmigung für die HGK gegenstandslos, da die HGK seit diesem Zeitpunkt nur noch den Geschäftsbereich „Netz“ betreibt.

Mit Wirkung vom 02.09.2016 ist das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Kraft getreten und regelt nunmehr in den §§ 5 - 8 und 12 die bisher in den §§ 9, 9a AEG a. F. beschriebenen Inhalte.

- § 5 - Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 6 - Führung der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 7 - Getrennte Rechnungslegung
- § 8 - Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege
- § 12 - Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungslegung

# HGK Netz - BNetzA

## Berührungspunkte mit der Bundesnetzagentur

- Erfüllung der Trennung EIU vom EVU gemäß den §§ 9, 9a AEG a. F.
- Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) incl. der jeweiligen Entgeltverzeichnisse
- Datenlieferungen für die jährliche Marktbeobachtung seit Beginn der Eisenbahnregulierung (2005)
- Weiterentwicklung von SNB und NBS unter Regie und Moderation des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

# HGK Netz - BNetzA

Berührungspunkte mit der Bundesnetzagentur

- Diverse von der BNetzA durchgeführte Konsultationen den Eisenbahnsektor betreffend, wie z.B. Regulierung von Werkstätten
- Entgeltgenehmigung nach § 33 ERegG seit 2016

# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung bisher/zukünftig

- Hoher bürokratischer Aufwand bei der Datenlieferung für die jährliche Marktbeobachtung; Vordruck ist immer wieder auf Ergänzungen hin zu prüfen, um hier nicht zusätzlichen Arbeitsaufwand im Unternehmen auszulösen. Hilfreich wäre hier z. B. die Kenntlichmachung von Änderungen in den jeweiligen Fragebögen durch die BNetzA.
- Entgeltgenehmigung nach § 33 ERegG; hoher Aufwand aktuell für die Datenlieferung für die Fahrplanperiode 2018/2019 - insbesondere unter dem Aspekt, dass HGK keine Trassenpreisänderungen beabsichtigt. Vordruck nicht in allen Punkten aussagefähig bis hin fehlerhaft. Hierdurch hoher Rückfragebedarf. „Durchbruch“ erst nach einem Gesprächstermin mit Vertretern der Behörde.

# Allgemein - Auswirkungen der Regulierung bisher/zukünftig

- Kleine und mittelständische Unternehmen kommen im Hinblick auf Erstellung und Durchführung von SNB/NBS an ihre Grenzen. Einzelfallentscheidungen aufgrund von Abweichungen von der „Norm“ wären wünschenswert (Praxisbezug fehlt).
- Insgesamt zu hoher bürokratischer Aufwand für den Sektor Eisenbahn (BdS und BvSE) im Vergleich und damit Wettbewerb zu den Verkehrsträgern „Straße“ und „Binnenschiff“. Hierdurch Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern „Schiene“ und „Straße“ bzw. „Schiene“ und „Binnenschiff“.
- Einflussnahme regionaler Netze auf die Verkehrsströme (Ziel/Start regionales Netz) nur in geringem Umfang möglich.

# Allgemein - Auswirkungen der Regulierung bisher/zukünftig

- Entscheider, ob Schienengüterverkehre generiert werden oder nicht, sind die Infrastrukturanschlusskunden/Verlader. Sie bestimmen das EVU, welches Transport durchführt sowie die daraus resultierende zeitliche Nutzung des Schienennetzes. EVU und EIU sind nur Dienstleister. Regulierung?
- Entscheider im SPNV/ÖPNV sind nicht die EVU/EIU, sondern die Zweckverbände/Besteller von SPNV-/ÖPNV-Leistungen wie z. B. der ZV Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR). Hier wie im Bereich Schienengüterverkehr sind die EVU/EIU ebenfalls nur Dienstleister. Der Entflechtungsgedanke ist u. E. daher hier nicht zielführend.



# Allgemein - Auswirkungen der Regulierung bisher/zukünftig

- Innerhalb regionaler Netze gibt es aus Sicht von EVU eher selten Konfliktpotenziale, da häufig nur ein EVU eine regionale Infrastruktur nutzt bzw. nur von ganz wenigen EVU genutzt wird. In diesen Fällen ist keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten bzw. alle Kapazitätswünsche können im Regelfall - ggf. auch im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens – befriedigt werden.
- Regionale EIU sind faktisch Monopolisten, können sich aber nicht wie ein Monopolist verhalten. Streckennetze und Serviceeinrichtungen wie z. B. Bahnhöfe können nicht unendlich vermehrt werden.

Im Falle von monopolistischem Verhalten bestünde die konkrete Gefahr, dass Verkehrsleistungen zu anderen Verkehrsträgern abwandern.

# Allgemein - Auswirkungen der Regulierung bisher/zukünftig

- Regulierung für regionale Netze (NE) ist „grenzwertig“. Regionale Netze sind grundsätzlich am Betrieb auf ihrem Schienennetz interessiert, um mit den zusätzlichen Verkehren Deckungsbeiträge zu erzielen. Der Diskriminierungsgedanke kann daher aus unserer Sicht kein Thema sein!
- Abstrakte Kriterien für Ausnahmegenehmigungen werden im ERegG genannt. Dennoch aus Sicht des Betreibers schwer umsetzbar/anwendbar (Antrag durch BdS bzw. BvSE). Maßstäbe/Kriterien, nach welchen Entscheidungen bei der BNetzA getroffen werden, sind durch Ermessensspielräume geprägt. Befristung von Ausnahmegenehmigungen sorgen bei den Unternehmen für Planungsunsicherheiten.

# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung

## Ausblick

- Alle Leistungen der EIU, die im Zusammenhang mit der Erfüllung der gesetzlichen Auflagen nach ERegG (z. B. Erstellung von SNB und NBS, Entgeltgenehmigung, Antragstellung von Ausnahmen) anfallen, lösen Kosten aus, welche aus unserer Sicht nicht vollumfänglich auf die Trassenpreise bzw. auf die Entgelte für die Nutzung von Serviceeinrichtungen aufgeschlagen werden können.

Auch die „Entflechtung“ verursacht Kosten, welche jedenfalls zum größten Teil auf die EVU verlagert werden müssten. Dies kann nicht im Sinne der EVU (und nachgelagert auch der Frachtkunden bzw. der Aufgabenträger) sein.

# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung

## Ausblick

- EVU und Verlader reagieren auf Kostensteigerungen überaus sensibel. In der Konsequenz einer Kostensteigerung würde das System „Schiene“ gegenüber dem Verkehrsträger „Straße“ eine höhere Belastung erfahren und im Umkehrschluss das System „Schiene“ damit für den Bahnkunden unattraktiver werden. Dies steht u. E. nicht im Einklang mit dem Ziel des Gesetzgebers, den Wettbewerb auf der Schiene durch Regulierung zu fördern.
- Für die HGK ist darüber hinaus feststellbar, dass mit den Maßnahmen der Regulierung keine Tonne mehr befördert bzw. kein Zug mehr auf dem Schienennetz der HGK gefahren wird bzw. wurde. Wir verweisen hier auf die Frachtkunden als Entscheider hinsichtlich der Abwicklung von z. B. Güterverkehrsleistungen, etc.

# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung Ausblick

- Die HGK ist ein privates EIU im Gegensatz zur DB Netz AG als staatliches EIU. Die Regulierung sollte ursprünglich die (ehemaligen) europäischen Staatsbahnen treffen.

Hier wurde vom europäischen Gesetzgeber in der Betrachtung von privaten und staatlichen EIU keinerlei Unterschied gemacht, was aber u. E. auf jeden Fall angezeigt gewesen wäre bzw. aktuell angezeigt ist. Die Situation der „EIU-Welt“ in Deutschland ist nicht repräsentativ für die „EIU-Welt“ in Europa.

# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung

## Ausblick

- Weitere Entlastung der EIU in Bezug auf Befreiungen nach dem ERegG
- Hier z. B. Aufnahme ergänzender Hinweise in § 2 Abs. 4 ERegG zum Thema „*Beeinträchtigung des Wettbewerbs*“.
- Nach dem Gesetz wird die Bedeutung eines Schienenweges allein von der Streckenlänge, Betriebsleitung oder Verkehrsleistung abhängig gemacht. Ergänzungen:
  - Wo erfahrungsgemäß keine Wettbewerber auftreten, ist auch keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten.
  - Wo erfahrungsgemäß nur wenige Zugangsberechtigte Kapazitäten nachfragen, können im Regelfall alle Kapazitätswünsche – jedenfalls im Rahmen des Koordinierungsverfahrens – einvernehmlich befriedigt werden.



# HGK Netz - Auswirkungen der Regulierung

## Ausblick

- Aus Sicht eines EIU stellen wir uns grundsätzlich die Frage, wo beginnt die Diskriminierung und damit der Regulierungsauftrag? Wenn wir z. B. den Verkehrsträger „Straße“ näher betrachten, fühlen wir uns bereits als EIU auf der Ebene der Verkehrsträger diskriminiert. Wer ändert hier etwas?

Weitere Regulierung für den Verkehrsträger „Schiene“ kann und darf nicht die Antwort bzw. Lösung sein!

**Vielen Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit!**

## Impressum

Häfen und Güterverkehr Köln AG  
Scheidtweilerstraße 4  
50933 Köln  
T +49 (0) 221 390-0 ▪ F +49 (0) 221 390-1343  
[www.hgk.de](http://www.hgk.de)

## Ansprechpartner

### Hans-Georg Pitzen

Leiter Marketing/Vertrieb/Kundenbetreuung/  
Netzzugang Bereich Netz  
T +49 (0) 221 390-1205 ▪ F +49 (0) 221 390-1202  
[pitzenhg@hgk.de](mailto:pitzenhg@hgk.de)

Büro:  
Mühlenhof 25  
50997 Köln



Intelligent vernetzt

