

Astrid Epiney

Die Trennung der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und des Betriebs der Infrastruktur in Bezug auf die Zuteilung von Fahrwegkapazität in der EU

Eine Analyse der unionsrechtlichen Vorgaben und ihrer
Relevanz für die Schweiz



Schulthess § 2011

Inhalt

A. Einleitung und Problemstellung	1
B. Der rechtliche Rahmen: das Landverkehrsabkommen EU – Schweiz.....	5
I. Struktur und Inhalt des Landverkehrsabkommens.....	5
1. Überblick	5
2. Insbesondere: die den Schienenverkehr betreffenden Bestimmungen	7
a) Marktzugang.....	7
b) Ausbau- und Fördermassnahmen	9
II. Reichweite und Ausgestaltung der Pflicht zur Übernahme unionsrechtlicher Rechtsakte	10
1. Zum „Übernahmemechanismus“	10
2. Zu den für die Auslegung des Landverkehrsabkommens massgeblichen Grundsätzen	15
C. Zu den unionsrechtlichen Vorgaben in Bezug auf die Trennung der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und des Betriebs der Infrastruktur	21
I. Der rechtliche Rahmen: zum Stand des Unionsbesitzstands auf dem Gebiet des Schienenverkehrs.....	21
1. Überblick	22
2. Zu den Vorgaben in Bezug auf die Trennung der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und des Betriebs der Infrastruktur – Grundlagen in der RL 91/440.....	24
3. Zur RL 2001/14 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität	27

II. Insbesondere: die unionsrechtlichen Anforderungen an die diskriminierungsfreie Vergabe von Fahrwegkapazität	31
1. Materiell-rechtliche Vorgaben: zur Tragweite des Verbots der Diskriminierung	31
2. Organisatorische Vorgaben: zur Reichweite der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers.....	32
a) Zum abschliessenden Charakter der in den Richtlinien figurierenden Anforderungen.....	32
b) Zum Verhältnis zwischen der RL 91/440 und der RL 2001/14	34
c) Die Vorgaben im Einzelnen	35
aa) Zum „Unabhängigkeitserfordernis“ in Art. 6 Abs. 2, 3 RL 91/440	35
bb) Zur Reichweite der wesentlichen Funktionen im Sinne des Art. 6 Abs. 3 i.V.m. Anhang II RL 91/440	40
III. Zur Vereinbarkeit ausgewählter Modelle der Vergabe von Fahrwegkapazitäten mit den unionsrechtlichen Vorgaben.....	42
1. Modell Nr. 1 („Trasse Schweiz AG“)	43
a) Ausgestaltung.....	43
b) Vereinbarkeit mit den unionsrechtlichen Vorgaben	43
2. Modell Nr. 2 („unabhängige Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes“).....	44
a) Ausgestaltung.....	44
b) Vereinbarkeit mit den unionsrechtlichen Vorgaben	44
3. Modell Nr. 3 („Holding“).....	49
a) Zur grundsätzlichen Ausrichtung des Unabhängigkeitserfordernisses	50
b) Zu einzelnen Anforderungen.....	54
aa) Unabhängige Kontrolle	54
bb) Anforderungen an die Mitglieder des Leitungsgremiums des Infrastrukturbetreibers	56

cc) Organisatorische Vorkehrungen.....	58
dd) Gesetzliche oder vertragliche Regelung der Unabhängigkeit	59
D. Zusammenfassende Thesen und Schlussbetrachtung	61
I. Zusammenfassung	61
1. Zur Tragweite des Landverkehrsabkommens	61
2. Zu den unionsrechtlichen Vorgaben in Bezug auf die Trennung der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und des Betriebs der Infrastruktur.....	62
a) Grundlagen	62
b) Die unionsrechtlichen Anforderungen an die diskriminierungsfreie Vergabe von Fahrwegkapazität.....	63
3. Zur Vereinbarkeit ausgewählter Modelle der Vergabe von Fahrwegkapazität mit den unionsrechtlichen Vorgaben	64
a) Modell Nr. 1 („Trasse Schweiz AG“)	64
b) Modell Nr. 2 („unabhängige Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes“).....	65
c) Modell Nr. 3 („Holding“).....	66
II. Schlussbetrachtung.....	68
E. Literatur	71
F. Abkürzungen	75