

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10953 –**

Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Bereich der Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesnetzagentur hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Vorschlag zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor entwickelt, mit dem Ziel im Bereich der Infrastruktur ökonomische Anreize zu effizientem Wirtschaften zu schaffen. Den ordnungspolitischen Rahmen dafür setzt die EU-Richtlinie 2001/14/EG durch Artikel 6 Abs. 2.

Den Abschlussbericht zur Anreizregulierung hat die Bundesnetzagentur im Mai 2008 vorgelegt. Bundesrat, Verbände und die Deutsche Bahn AG (DB AG) haben dazu Stellung genommen. Eine Äußerung der Bundesregierung steht noch aus.

Im Zusammenspiel mit dem Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist die Anreizregulierung ein zentrales Element der Regulierung des Eisenbahnsektors. Durch die Verknüpfung dieser beiden Instrumente soll sichergestellt werden, dass die vom Bund gemäß LuFV bereitgestellten Mittel für die Instandhaltung des Netzes und Ersatzinvestitionen effizient eingesetzt werden.

Damit die von der Bundesnetzagentur vorgeschlagene Anreizregulierung eingeführt werden kann, bedarf es gesetzlicher Grundlagen. Zudem sind weitere Maßnahmen zur Stärkung der Regulierungsbehörde zur Durchsetzung ihrer Informationsrechte gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nötig, um die Effizienz der Regulierung zu erhöhen und den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.

1. Wurde das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Rahmen der Teilprivatisierung der DB AG vom Bundeskabinett beauftragt, einen Gesetzentwurf zur Anreizregulierung im Eisenbahnsektor zu erarbeiten?

Nein

2. Bis wann plant die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zu Anreizregulierung im Eisenbahnsektor vorzulegen?
3. Falls die Bundesregierung nicht plant einen Gesetzentwurf zur Anreizregulierung im Eisenbahnsektor vorzulegen, welche Gründe sprechen dagegen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollen die Entgeltvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zugunsten eines an der wirtschaftlichen Leistungserbringung orientierten Entgeltmaßstabes und zur Einführung einer Anreizregulierung geändert werden. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat hierzu im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Vorschlag für eine Preisobergrenzenregulierung entwickelt. Bevor jedoch konkrete Maßnahmen ins Auge gefasst werden, muss der Abschlussbericht der Bundesnetzagentur sorgfältig geprüft werden. Zudem muss die Ausgestaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit ihren Kontrollmechanismen berücksichtigt werden. Die Bundesregierung wird auf dieser Basis ihre Arbeiten fortsetzen und sich zu gegebener Zeit äußern.

4. Wie plant die Bundesregierung, die europäischen Vorgaben umfassend zu erfüllen, da im Ankündigungsschreiben der EU-Kommission zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens vom 27. Juni 2008 ausdrücklich auf die fehlende Umsetzung der effizienzorientierten Anreize hingewiesen wurde?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Regelungen des AEG die Vorgaben der Richtlinie hinreichend erfüllen. Ob darüber hinaus die Einführung weiterer Anzeilelemente zur Senkung der Trassenentgelte geboten ist, ist Gegenstand aktueller Überlegungen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Wie wird die Bundesregierung die Zugangsberechtigten von Kostensenkungen im Infrastruktursektor partizipieren lassen?

Die den Betreibern der Schienenwege insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer am Markt erzielbaren Rendite sind Grundlage für die Bemessung der Trassenpreise (vgl. § 14 Absatz 4 AEG). Die Einhaltung der Vorschriften zu Entgeltgrundsätzen und Entgelthöhen wird von der BNetzA überwacht.

6. Wie soll die von der EU-Kommission bereits bei Schaffung der Richtlinie 2001/14/EG monierte erhebliche Bandbreite bei der Struktur und Höhe der Entgelte in der Bundesrepublik Deutschland reduziert werden (vgl. Erwägungsgrund 4 der o. g. Richtlinie)?

Der Erwägungsgrund 4 der RL 2001/14/EG bezieht sich auf die gesamte EU. Artikel 7 der RL 2001/14/EG und § 21 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sehen vor, dass zur Vermeidung starker Schwankungen die Betreiber der Schienenwege Entgelte mitteln können. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird durch die BNetzA überwacht.

7. Wie wird objektiv sichergestellt, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur bei einer realen Degression der Zuschussbeträge nicht sinken wird, obwohl die zur Beurteilung notwendigen Daten nur durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, also die zu kontrollierenden Unternehmen, erhoben und zusammengestellt werden?

Mit dem Bundeshaushalt 2009 werden die Investitionsmittel für den Schienenbereich deutlich aufgestockt (Soll 2009: rd. 4,1 Mrd. Euro; Soll 2008: rd. 3,7 Mrd. Euro). Für Investitionen in das Bestandsnetz werden im Rahmen der LuFV 2,5 Mrd. Euro p. a. bereitgestellt. Im Gegenzug sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet, die Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu halten. Die vertraglich definierten, von den EIU zu erbringenden Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur werden während der gesamten Laufzeit der LuFV im Niveau nicht abgesenkt, sondern steigen. Der Bund wird die Erfüllung aller seitens der EIU übernommenen Vertragspflichten einschließlich der Richtigkeit der von ihnen erhobenen Daten überprüfen. Dem Bund stehen zu diesem Zwecke in der LuFV umfassende Kontrollrechte zu.

8. Geben die bislang definierten und abgebildeten Qualitätskennzahlen der LuFV ein umfassendes Bild des Zustandes der Eisenbahninfrastruktur und ihrer Entwicklung wieder?

Reichen die bislang vereinbarten Kennzahlen aus?

Wie sollen diese tatsächlich wirken?

Die LuFV konzentriert sich auf besonders signifikante Qualitätskennziffern, die als Indikatoren für die Gesamtqualität geeignet sind. Die EIU haben darüber hinaus im Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB) gegenüber dem Bund weitere Kennzahlen einschließlich deren Entwicklung nachrichtlich darzustellen, so dass der IZB ein umfassendes Bild des Zustandes des Schienennetzes abgeben wird.

9. Genügen die bislang vereinbarten Sanktionierungen bei Nichterfüllung der Qualitätsvorgaben in der LuFV tatsächlich, um eine Gefährdung für alle Nutzer der Schienenwege des Bundes ausschließen zu können?
11. Können bei mehrfacher Zielverfehlung nur aus der teuersten Zielverfehlung Gefährdungen für die Nutzer resultieren?

Die Fragen 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die LuFV ist ein Finanzierungsvertrag, der die gegenseitigen Zahlungsverpflichtungen des Bundes und die Pflichten der EIU zur Vorhaltung ihres

Schienennetzes in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand regelt. Von diesem Vertragsverhältnis unberührt bleibt die Verpflichtung der EIU nach § 4 Absatz 1 AEG, ihre Infrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung wird auch nach Inkrafttreten der LuFV weiterhin unverändert von der Eisenbahnaufsicht überwacht.

10. Aus welchem Grund soll bei der Verfehlung mehrerer Ziele nur der höchste der Rückforderungsbeträge maßgeblich sein und nicht die Summe der Rückforderungsbeträge der verfehlten Ziele?

Nach dem zwischen dem Bund und der DB AG ausgehandelten Vertragsentwurf der LuFV ist der höchste Rückforderungsbetrag dann maßgeblich, wenn ein EIU mehrere Infrastrukturqualitätsziele verfehlt. Denn jede Qualitätskennzahl ist Indikator für die Qualität der Infrastruktur dieses EIU insgesamt. Verfehlen jedoch mehrere EIU die vorgegebenen Infrastrukturqualitätsziele, errechnet sich der Rückforderungsbetrag durch eine Addition der sich bei den einzelnen EIU jeweils ergebenden höchsten Rückforderungsbeträge. Lediglich wenn sich zusätzlich aus einer Verfehlung des gemeinschaftlich zu erbringenden Mindestinstandhaltungsvolumens und/oder des gemeinschaftlich zu erbringenden Mindestersatzinvestitionsvolumens ein höherer Rückforderungsbetrag ergäbe, ist dieser maßgeblich.

12. Wieso werden keine planerischen Komponenten (Fahrplanplanung) und dort mögliche Qualitätsparameter in den Qualitätsstandard der LuFV einbezogen?

Der Fokus der LuFV liegt auf dem uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Infrastruktur. Erfasst werden soll somit der Zustand der Anlagen als solcher. Qualitätsparameter, die auf die Fahrplanplanung Bezug nehmen, würden hingegen in Abhängigkeit von dem Betriebsprogramm stehen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den jeweiligen Strecken fahren wollen. Deswegen hätten solche Qualitätsparameter keinen eindeutigen, klar objektivierbaren Bezug zur Infrastruktur.

13. Aus welchem Grund bleibt der Bereich der Kapazität im Rahmen der LuFV-Qualitätsbemessung außen vor, obwohl diese bei der Effizienzbemessung, den entstehenden Kosten und dem Ausmaß des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz entscheidend ist?

Kapazität ist keine objektive Größe. Sie ist vielmehr abhängig vom jeweiligen Betriebsprogramm und lässt daher keine absoluten Schlüsse auf die Infrastruktur zu. Gleichwohl werden die Vertragsparteien während der Laufzeit der ersten LuFV untersuchen, ob andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um in einer Folgevereinbarung eine weiter verbesserte Transparenz der Netzqualität zu erhalten. Hierbei soll auch die Möglichkeit der Einbeziehung der Kapazität als Qualitätsparameter betrachtet werden.

14. Welche Reaktionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden erwartet, wenn deren staatlicher Zuschussbetrag jährlich sinkt?

Die Bundesmittel für die Schienenwegeinvestitionen steigen gegenüber der bisherigen Planung und dem Soll-Ansatz 2008 in den nächsten Jahren insgesamt deutlich an. Für den Infrastrukturbeitrag des Bundes im Rahmen der LuFV ist dabei ein konstanter Betrag von jährlich 2,5 Mrd. Euro vorgesehen. Die EIU er-

halten durch den Abschluss der LuFV während ihrer Laufzeit Planungssicherheit und eine deutlich erhöhte Flexibilität beim Mitteleinsatz. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich hieraus Effizienzeffekte bei den EIU generieren lassen, die wiederum der Qualität des Schienennetzes zugute kommen.

15. Wie realistisch sind die Annahmen der internen Effizienzhebungen bei den Unternehmen, wenn diesen gleichzeitig im Bereich des Infrastrukturbetriebes andere, in ihrer Höhe unregulierte Einnahmenquellen (Infrastrukturnutzungsentgelte nach der geltenden gesetzlichen Regelung) zur Verfügung stehen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Qualitätsanforderungen der LuFV zu Effizienzhebungen führen werden und darüber hinaus die Infrastrukturbetreiber ein eigenes wirtschaftliches Interesse an Effizienzhebungen haben, um ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße zu stärken.

Zur Bemessung und Regulierung der Infrastrukturnutzungsentgelte wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zu den Überlegungen zur Anreizregulierung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

16. Wie will die Bundesregierung im Rahmen der momentan geltenden gesetzlichen Regelungen (Kostenzuschlagsregulierung) die Trassenpreise bei Einführung der LuFV ohne die gleichzeitige Änderung des Regulierungsrahmens (der Preisregulierungsvorgaben) konstant bzw. für die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragfähig halten?

Die Bundesregierung wird die Entwicklung der Trassenpreise nach Einführung der LuFV sorgfältig beobachten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 5 und 15 verwiesen.

17. Wie will die Bundesregierung Trassenpreiserhöhungen verhindern, die bei einer Einschränkung der anderen Finanzquellen der DB AG (eben durch die in der LuFV vorgesehene Beschränkung der Finanzmittel für den Erhalt der Schienenwege) nur eine logische Reaktion der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wären?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 5 und 15 verwiesen.

18. Wie wird sie Planungs-, Kalkulations- und Rechtssicherheit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen herstellen, wenn sie gegenwärtig nur von der LuFV ausgeht?

Planungs-, Kalkulations- und Rechtssicherheit besteht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) insofern, als ihr Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und dessen Regulierung bereits heute gesetzlich geregelt ist. Neben dem Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nach § 14 AEG und der zur Ausführung dieses Paragraphen erlassenen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) können die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten des Zuganges zum Netz aufgrund der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 4 Absatz 1 EIBV zu erstellenden Schienennetzbenutzungsbedingungen planen und kalkulieren.

19. Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, damit die bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen mögliche Realisierung von Effizienzpotentialen umgesetzt wird, so dass die Unternehmen Kostensenkungen realisieren?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 15 verwiesen.

20. Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, damit sich realisierte Kosteneinsparungen auf Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Preisen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Netznutzungsentgelte und Entgelte für Serviceeinrichtungen) widerspiegeln und/oder der staatliche Zuschussbetrag gemindert werden kann?

Die Bundesregierung wird nach Ablauf der LuFV rechtzeitig in Verhandlungen über eine Folgevereinbarung eintreten. Dabei wird auch eine mögliche Reduzierung des Infrastrukturbeitrags in der Folgevereinbarung geprüft.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 5 verwiesen.

21. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, um Quersubventionierungen zwischen einzelnen Verkehrsleistungen zu unterbinden?
22. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, in welchem Umfang durch das derzeitige Trassenpreissystem der DB Netz AG Quersubventionierungen zwischen den einzelnen Verkehrsleistungen stattfinden?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zur Quersubventionierung zwischen den einzelnen Verkehrsleistungen keine Erkenntnisse vor.

Grundsätzlich ist den Betreibern der Schienenwege unter Berücksichtigung des Diskriminierungsfreiheitsgebotes gemäß § 14 Absatz 4 Satz 2 AEG aber gestattet, bei der Erhebung der Entgelte zwischen den Verkehrsleistungsmärkten Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr sowie deren Marktsegmenten zu differenzieren. Dabei sind zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Entgeltsystems die unterschiedlichen Tragfähigkeiten der Marktsegmente zu berücksichtigen.

23. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Verkehrsleistungen an die Schieneninfrastruktur und die damit verbundenen Kosten sowohl für die erstmalige Herstellung der Infrastruktur als auch für deren Unterhalt?

Die Kosten der erstmaligen Herstellung von Schieneninfrastruktur lassen sich nicht eindeutig auf bestimmte Verkehrsarten oder -leistungen beziehen. Zwar stellen die verschiedenen Verkehrsleistungen unterschiedliche Anforderungen an die Schieneninfrastruktur, z. B. im Bezug auf die Achslast oder die notwendige Höchstgeschwindigkeit. Die meisten Strecken werden jedoch im Mischverkehr betrieben, so dass sich die Anforderungen an die herzustellende Infrastruktur kumulieren und nicht den einzelnen Verkehrsleistungen trennscharf zuzuschneiden sind. Hinzu kommt, dass es unabhängig von den Anforderungen der auf der herzustellenden Strecke zu erbringenden Verkehre weitere externe Kostenfaktoren, wie z. B. die Beschaffenheit der Topografie, geben kann.

24. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, Quersubventionierungen im Eisenbahnsektor (als Abweichung zu allen übrigen Sektoren) zuzulassen, obwohl die Zulassung von Quersubventionierungen innerhalb von Verkehrsleistungen grundsätzlich die Diskriminierung einzelner Marktsegmente zulässt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

25. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Notwendigkeit zur Datenbeschaffung für eine effiziente und eine nachhaltige Regulierungstätigkeit bei?

Auf welchen Erfahrungen aus benachbarten Netzsektoren basierte diese Einschätzung der Bundesregierung?

Das Vorliegen von Daten ist in dem Umfang erforderlich, als es zur Aufgabenerfüllung notwendig ist. Mit anderen Netzwirtschaften können Vergleiche nur insoweit gezogen werden, als die Verhältnisse sich entsprechen.

26. Welche rechtlichen Möglichkeiten stehen der Regulierungsbehörde zu, um sachdienliche Informationen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betroffenen Dritten einzuholen (Es wird darum gebeten, bei der Beantwortung dieser Frage sowohl darauf einzugehen, welche Möglichkeiten innerhalb konkreter Verfahren vorliegen, als auch außerhalb dieser, um eine effiziente und informierte Regulierung sowohl ex ante als auch ex post durchführen zu können.)?

Den Vorab-Informationspflichten der EIU nach § 14d AEG entspricht das entsprechende Vorab-Prüfungsrecht der BNetzA nach § 14e AEG. Das bedeutet, dass die BNetzA den ihr vorgelegten geplanten Entscheidungen vorab widersprechen und sie so verhindern kann. § 14c Absatz 1 AEG bildet eine geeignete Grundlage zur Erlangung von Informationen in Aufsichtsverfahren. Danach kann die BNetzA in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber den EIU die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße erforderlich sind. Die gleichen Rechte gibt das Gesetz zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die eisenbahnrechtlichen Zugangsvorschriften.

27. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesnetzagentur zu, die jeweilige Auskunftspflichtung gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen durchzusetzen?

Gegenüber den EIU hat die BNetzA einen durchsetzbaren Auskunftsanspruch nach § 14c Absatz 1, Absatz 3 Nummer 1 AEG. Gegenüber EVU besteht ein Auskunftsanspruch nach § 14c Absatz 3 Nummer 1 AEG, für den das Gesetz eine Durchsetzbarkeit nicht vorsieht. Die weit überwiegende Zahl der EVU geben Auskünfte jedoch auf freiwilliger Basis. Die Bundesregierung wird bei Bedarf prüfen, ob die rechtlichen Grundlagen zur Datenerhebung ausreichend sind.

28. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesnetzagentur zur Seite, um auch für den Eisenbahnsektor ähnliche Untersuchungen wie in anderen Sektoren zu erstellen, wo die Bundesnetzagentur auf Basis von eigenen Untersuchungen einen regelmäßigen Bericht über die Entwicklungen auf dem regulierten Markt anfertigt und dadurch eine umfassende Einschätzung der tatsächlichen Notwendigkeit für regulatorische Eingriffe ermöglicht?

Das Gesetz weist der BNetzA nicht die Aufgabe zu, Marktbeobachtung zu betreiben und hierüber zu berichten. Um die Wirksamkeit von Regulierungsentscheidungen für den Wettbewerb im Markt und entsprechenden Handlungsbedarf der BNetzA feststellen zu können, ist die Kenntnis von Informationen zur Marktentwicklung jedoch hilfreich. Soweit diese Informationen EVU betreffen, können sie nicht von diesen verlangt werden. Gleiches gilt für EIU, soweit es sich um Informationen handelt, die nicht mit konkreten oder vermuteten Verstößen gegen das Eisenbahnrecht im Zusammenhang stehen. Die BNetzA erbittet daher die benötigten Informationen von den Unternehmen auf freiwilliger Basis. Der Antwortrücklauf liegt derzeit bei ca. 70 bis 80 Prozent. Dies soll künftig dadurch verbessert werden, dass auf das Wesentliche beschränkte, den Bürokratieaufwand für die Befragten minimierte Fragenkataloge verwendet werden sollen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

29. Wieso sind die Kompetenzen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahninfrastrukturergeltregulierung nicht ähnlich breit und klar ausdifferenziert worden?
30. Welche Besonderheiten bestehen, die in diesem Netzsektor derartige Abweichungen bedingen?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzgeber hat sich für ein Regulierungsmodell entschieden, das unter Berücksichtigung der europäischen Anforderungen den spezifischen Anforderungen des Eisenbahnbereiches entspricht. Das System, das eine Vorab-Kontrolle mit einer nachträglichen Prüfungskompetenz kombiniert (vgl. Antwort zu Frage 26), schafft für die BNetzA in zwei unterschiedlichen Phasen einer Entscheidungsfindung Korrektur- und Eingriffsmöglichkeiten. Das System stellt sicher, dass die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur entsprechend der europäischen und nationalen Vorgaben überwacht wird.

31. Wie soll eine symmetrische Regulierung von über 800 öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgenommen werden, wenn der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor geringere Befugnisse zustehen als im Telekommunikationssektor, wo nur ein Unternehmen reguliert wird?

Im Telekommunikationssektor werden solche Unternehmen reguliert, die in vorab als regulierungsbedürftig definierten Märkten eine marktmächtige Stellung einnehmen. Neben der Deutschen Telekom sind dies in bestimmten Märkten Mobilfunkunternehmen und auch eine Vielzahl von Regionalcarriern, die eigene Endkundenanschlüsse vermarkten. Die den Eingriffen zugrunde liegenden Regelungen gelten grundsätzlich in gleicher Weise für alle Unternehmen.