



Bundesnetzagentur

Berichtsentwurf

Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen



Bericht zu den Märkten für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen

Bericht gemäß §§ 64, 65 Eisenbahnregulierungsgesetz
über die Wettbewerbsverhältnisse und die Regulierung im
Wirtschaftsbereich der Wartungseinrichtungen

Entwurf zur Konsultation
Fragebögen der Marktabfrage
Stand: Oktober 2019

**Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen**

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik

Referat 704 – Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Tel.: +49 228 14-7075

Fax: +49 228 14-6700

E-Mail: werkstattstudie@bnetza.de

Inhaltsübersicht

Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen.....	5
Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die Instandhaltung veranlassende Stellen .	53
Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die betriebsnahe Instandhaltung veranlassende Stellen im SPNV	113
Fragebogen für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen mit Standort außerhalb Deutschlands.....	119
Impressum.....	125

Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Informationsblatt für Betreiber von Wartungseinrichtungen

Rückgabefrist für alle Fragebogen: 16.02.2018
als Microsoft Excel-Datei zu senden an: werkstattstudie@bnetza.de

Anschreiben

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach §§ 64-65 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29.08.2016 ist es Aufgabe der Bundesnetzagentur, einen Bericht für die Bundesregierung zu der Frage zu erstellen, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Dazu überprüft die Bundesnetzagentur den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs. Der Bericht hat zudem darzustellen, ob und inwieweit die Regulierungsbefreiungen für Wartungseinrichtungen nach § 63 ERegG beibehalten werden sollten.

Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe sind Informationen über den Markt unabdingbar. Die Bundesnetzagentur hat im Jahr 2016 die Marktteilnehmer bereits zur Marktabgrenzung befragt und den »Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen« veröffentlicht. Für die anknapfende Wettbewerbsprüfung ist es erforderlich, eine erneute Befragung der Marktteilnehmer durchzuführen.

Nach den uns vorliegenden Informationen erbringt Ihr Unternehmen Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen. Wir wenden uns daher an Sie. Bitte füllen Sie den vorliegenden Fragebogen aus und senden ihn bis zum **16. Februar 2018** als **Microsoft Excel-Datei** als **E-Mail-Anhang** an die Bundesnetzagentur zurück. Zum Schutz Ihrer Daten ist es möglich, die Dateien zu verschlüsseln (siehe unten).

Hinweis: Der Fragebogen besteht aus mehreren Teilen. Auf dem Mantelbogen wird nach Eingabe Ihres Geschäftsumfangs angezeigt, welche Teile zu bearbeiten sind.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Ein Teil der Fragen erfordert die Eingabe sensibler Daten. Wir versichern Ihnen, dass diese Daten Dritten nicht zugänglich sein werden. Zur Verarbeitung werden die Daten in einer geschützten Datenbank archiviert. Die Darstellung von Ergebnissen erfolgt so, dass die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gewährleistet ist. Die Bundesnetzagentur wird die Marktanteile der jeweiligen Unternehmen auf den im Zuge der Marktabgrenzung identifizierten Märkten bestimmen. Sofern Sie den auf den einzelnen Märkten erzielten Umsatz nicht gesondert erfasst haben, ist der Umsatz bzw. dessen Verteilung zu schätzen. Diese Schätzung sollte möglichst belastbar sein, da sie eine wichtige Grundlage zur Feststellung eines wirksamen Wettbewerbs bildet.

In Anlehnung an § 36 Abs. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen werden gesellschaftlich verbundene Unternehmen im Rahmen der Wettbewerbsprüfung als ein einheitliches Unternehmen angesehen, sodass die Bearbeitung eines Fragebogens zusammenfassend für den Gesamtkonzern ausreichend ist.

Bitte füllen Sie den Fragebogen auch dann aus, wenn Ihr Unternehmen keine Wartungseinrichtung betreibt. Dies kann auf dem Mantelbogen kenntlich gemacht werden.

Falls Ihr Unternehmen auch oder stattdessen die Verantwortung für die Beauftragung von Instandhaltungsleistungen trägt, etwa als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigenem Fahrzeugbestand, füllen Sie bitte ebenso den „**Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die Instandhaltung veranlassende Stellen**“ aus.

Wir weisen Sie darauf hin, dass die Bundesnetzagentur gemäß § 67 Abs. 1, 4-7 ERegG dazu berechtigt ist, zur Durchführung ihrer Aufgaben notwendige Auskünfte und Informationen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten einzufordern. Dies erfolgt mit dem vorliegenden Anschreiben. Eine fehlende Mitwirkung kann gemäß § 67 Abs. 1 ERegG mit einem Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

Bereits vorab danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung.

Im Auftrag

Dr.-Ing. Axel Müller

Kontaktdaten

Internetpräsenz der Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen auf der Internetseite der Bundesnetzagentur:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Bei Rückfragen zum Fragebogen und zur Aufgabe der Bundesnetzagentur wenden Sie sich bitte vorzugsweise per e-mail an:

werkstattstudie@bnetza.de

In dringenden Fällen ist für Sie Herr Dr. Daniel Schultz unter der Rufnummer (0228)14-7075 erreichbar.

Ausfüllhinweise

Auswahl der Fragebogen

In der vorliegenden Datei wurden die Fragebogen als Tabellenblätter angehängt. Das bedeutet, dass Ihnen alle Fragebogen, die Sie als Betreiber von Wartungseinrichtungen benötigen, in dieser Datei bereits vorliegen. Welche Fragebogen von Ihnen auszufüllen sind, wird anhand Ihrer Angaben auf dem Tabellenblatt Mantelbogen bestimmt. Bitte füllen Sie deshalb zunächst den Mantelbogen und anschließend die entsprechenden Fragebogen aus.

Fragebogen für Nachfrager nach Instandhaltungsleistungen

Wenn Ihr Unternehmen neben dem Betrieb von Wartungseinrichtungen auch die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vergibt bzw. veranlasst, möchten wir Sie bitten, ebenso den Fragebogen für "Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die Instandhaltung veranlassende Stellen" auszufüllen. Den entsprechenden Fragebogen finden Sie unter folgendem Link:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Drop-Down-Listen

In einigen Feldern wurden sogenannte Drop-Down-Listen eingefügt, die es Ihnen erlauben, Antworten aus einer von der Bundesnetzagentur getroffenen Vorauswahl auszuwählen. Sollte die von Ihnen beabsichtigte Antwort jedoch nicht zur Auswahl stehen und eine Zuordnung zu anderen Antwortmöglichkeiten nicht sinnvoll erscheinen, besteht die Möglichkeit, Antworten manuell in das entsprechende Antwortfeld einzutragen. Wir möchten Sie jedoch darum bitten - sofern möglich - auf die bereits erstellten Antwortmöglichkeiten zurückzugreifen.

Mehrfachantworten

Für den Fall, dass für bestimmte Fragestellungen mehr als nur eine Antwort geben werden kann, sind grundsätzlich - sofern sinnvoll und notwendig - Mehrfachnennungen möglich. Wir möchten Sie jedoch bitten, diese durch ein Semikolon kenntlich zu machen.

Erläuterungen

Zu fast allen Fragen wird ein Feld "ggfs. Erläuterungen" angeboten. Es ist für Anmerkungen, Erklärungen und weitere Informationen zu Ihren Antworten gedacht. Bitte vermerken Sie hier ebenfalls den Grund, wenn Sie eine Frage nicht beantworten können.

Felder nicht ausreichend groß

Es kann vorkommen, dass Ihre Antworten länger sind als die Größe der Felder, sodass ein Teil Ihrer Antwort nicht mehr sichtbar ist. Der Text wird jedoch trotzdem gespeichert. Durch die elektronische Auswertung durch die Bundesnetzagentur wird sichergestellt, dass Ihre Antwort vollständig übertragen wird.

Verschlüsselung der E-Mail

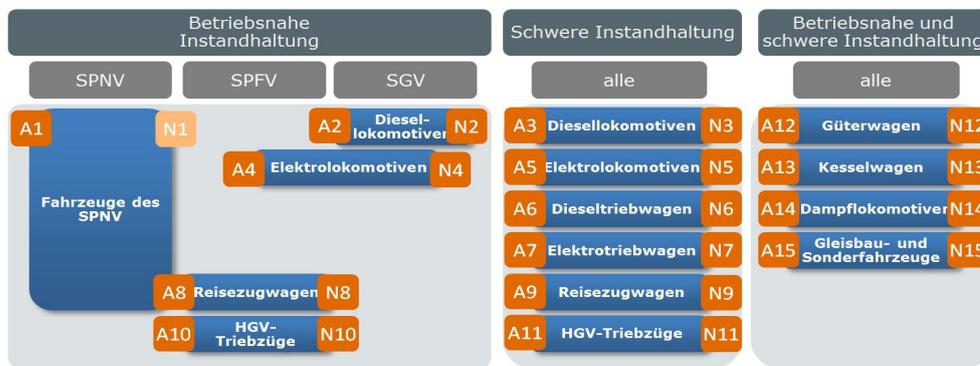
Zur sicheren elektronischen Datenübertragung bietet die Bundesnetzagentur auf ihrer Internetseite ein kostenfreies Verschlüsselungsprogramm zum Herunterladen an.

Während der Verschlüsselung eines Fragebogens werden zwei verschlüsselte Dateien angelegt. Die Datei mit der Endung **.xlsx.enc** enthält die verschlüsselten Daten des Fragebogens, während die Datei mit der Endung **.xlsx.key** das verschlüsselte (automatisch generierte) Passwort enthält. Die verschlüsselten Dateien speichert das Programm im Installationsverzeichnis des gewählten Excel-Fragebogens. **Bitte senden Sie beide verschlüsselten Dateien gemeinsam an die o.g. E-Mail-Adresse!**

Hinweise:

- Bei der Verschlüsselung werden **spezifische Dateinamen** generiert. Daher dürfen die erzeugten Dateinamen nicht mehr verändert werden.
- Das Verschlüsselungsprogramm legt im Verzeichnis **C:\Dokumente und Einstellungen\<Benutzername>\Anwendungsdaten** eine **Protokolldatei** im XML-Format ab, in der eine Liste der verschlüsselten Dateien sowie das automatisch generierte Passwort im Klartext hinterlegt werden. **Daher darf diese XML-Datei niemals an Dritte übermittelt werden.**

Die automatische Auswahl der Fragebogen basiert auf der folgenden, durch die Bundesnetzagentur vorgenommenen Markteinteilung:



Es ist zu beachten, dass einige Kombinationen aus Fahrzeug und Verkehrsdienst es erforderlich macht, **zwei Fragebogen** auszufüllen (bspw. Fragebogen A1 und A7 bei Wartungseinrichtungen für Elektrotriebwagen des Verkehrsdienstes SPNV oder Fragebogen N4 und N5 bei Nachfragern nach Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven der Verkehrsdienste SPFV und SGV).

Weiterhin ist zu beachten, dass **Fragebogen N1** separat erfasst wird und nur von denjenigen Unternehmen auszufüllen ist, die eine **gesonderte Aufforderung durch die Bundesnetzagentur** erhalten.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienenpersonennahverkehr (SPNV)"?

Unter Schienenpersonennahverkehr soll in Anlehnung an § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen, erfasst werden.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)"?

Unter Schienenpersonenfernverkehr soll in Abgrenzung zum Schienenpersonennahverkehr die Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, Verkehrsnachfrage über weite Entfernungen zu befriedigen, erfasst werden.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienenüterverkehr (SGV)"?

Unter Schienenüterverkehr soll die Beförderung von Gütern in Zügen erfasst werden. Dazu zählen auch Transporte im Rahmen von Bahnbaustellen.

3 Hinweise zu den Fragebogen: Betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen

Die durch die Bundesnetzagentur durchgeführte Marktsegmentierung differenziert auf Leistungsebene zwischen schwerer Instandhaltung und der betriebsnaher Instandhaltung. Aus diesem Grund unterscheiden auch die Fragebogen zwischen schwerer und betriebsnaher Instandhaltung. **Bitte achten Sie auf die Bezeichnung des Fragebogens!**

Es ist erforderlich, dass Sie die durch Ihre Wartungseinrichtung ausgeführten Leistungen in schwere und betriebsnahe Instandhaltungsleistungen unterteilen.

Im Eisenbahnmarkt existiert keine allgemeingültige Definition der Instandhaltungskategorien. Die nachfolgenden Erläuterungen sollen Ihnen daher einen Anhalt zur Einordnung Ihrer Instandhaltungsleistungen geben.

Welche Leistungen umfasst die "schwere Instandhaltung"?

Schwere Instandhaltung sind Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss (vgl. § 1 Abs. 22 ERegG). Sie stellen die langfristige Einsetzbarkeit des Fahrzeuges sicher und umfassen beispielsweise die Aufarbeitung, die Hauptuntersuchung, die Beseitigung größerer Unfallschäden oder die Verbesserung/Anpassung an veränderte Einsatzbedingungen.

Welche Leistungen umfasst die "betriebsnahe Instandhaltung"?

Betriebsnahe Instandhaltung sind alle Arbeiten, die nicht unter die schwere Instandhaltung fallen. Das sind in aller Regel Arbeiten, die die tägliche Einsetzbarkeit eines Fahrzeuges sicherstellen und in geringem zeitlichen Abstand typischerweise am oder in der Nähe des gewöhnlichen Einsatzortes des Fahrzeuges vorgenommen werden.

Leistungskatalog

Die Bundesnetzagentur hat im Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen Instandhaltungsleistungen der betriebsnahen oder schweren Instandhaltung nach nachstehender Tabelle zugeordnet.

Betriebsnahe Instandhaltung

- Sichtprüfung, Messen und Einstellen
- Ultraschalluntersuchung und Laufwerkskontrolle
- Schmieren/Auffüllen von Verbrauchsstoffen
- Austausch von Antrieben, Fahrmotoren, Drehgestellen und Radsätzen
- Austausch von Stromabnehmersystemen und Zugsicherungsanlagen
- Instandsetzung und Austausch von Bremsanlagen/-einrichtungen
- Austausch von sonstigen Komponenten
- Außerplanmäßige Reparaturen
- Beseitigung von Vandalismus und Graffiti
- Reparaturen der Inneneinrichtung
- Abdrehen von Radsätzen

Schwere Instandhaltung

- Hauptuntersuchung (nach § 32 Abs. 3 EBO)
- Aufarbeitung von Antrieben, Fahrmotoren, Drehgestellen und Radsätzen
- Aufarbeitung von Stromabnehmersystemen und Zugsicherungsanlagen
- Aufarbeitung von Bremsanlagen/-einrichtungen
- Um- und Nachrüstung von Bremsen und ETCS
- Um- und Nachrüstung von Fahrgastzähleinrichtungen und Internet
- Innen- und Außenanstrich
- Kesselwagenreinigung

4 Kommentarfeld für generelle Erläuterungen, Mitteilungen, Hinweise und Probleme

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
00000000

1 Betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Auslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2 Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus der betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an Fahrzeugen des SPNV an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher Instandhaltung im SPNV			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die entsprechenden Kosten (in Tausend Euro) an.

Kosten von interner betriebsnaher Instandhaltung im SPNV			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.4 An wie vielen Vergabeverfahren von betriebsnaher Instandhaltung im SPNV haben Sie in den letzten 3 Jahren teilgenommen und wie viele davon konnten abgeschlossen werden?

Vergabeart	erhaltene Anfragen <small>Anzahl</small>	teilgenommen/geantwortet <small>Anzahl</small>	mit Vertrag abgeschlossen <small>Anzahl</small>	Volumen abgeschlossener Vereinbarungen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
Förmliche Ausschreibung					
Leistungsanfrage mit Konkurrenz					
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz					

1.5a Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Teilnahme an einer Ausschreibung für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV in Regionen, in denen sich Ihre Wartungseinrichtungen befinden (Annahme: SPNV-Verkehrsnetz zzgl. eines Umkreises von 50 Kilometern um das Netz), entschieden?

nein ja, aus den folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.5b Haben Sie im Jahr 2017 Leistungsanfragen (mit/ohne Konkurrenz) zur betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV nicht beantwortet oder abgelehnt, die von Interessierten in Regionen, in denen sich Ihre Wartungseinrichtungen befinden (SPNV-Verkehrsnetz plus Umkreis von 50 Kilometern), gestellt wurden?

nein ja, aus den folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Antwort/Berechnung organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6 Bitte beschreiben Sie die im Jahr 2017 bestehenden Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV.

Betreiber der Fahrzeuge Text	Zeitpunkt des Vertragsschlusses Kalenderjahr	Vertragslaufzeit Jahre	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung

Sollten im Jahr 2017 mehr als zehn Verträge zur betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV bestanden haben, nennen Sie bitte die Verträge mit dem höchsten Volumen.

1.7 Stehen Sie in Bezug auf die betriebsnahe Instandhaltung für Fahrzeuge im SPNV in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte.

Ja: Bitte die Wartungseinrichtungen angeben. Nein: Bitte mit Fragenkomplex 2 fortfahren.

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	ggf. Erläuterung

1.8 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.9 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
Ausschreibungen von Entwicklungspartnerschaften für neuartige Antriebsarten	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 EReG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 EReG). Nach § 63 EReG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV und geben Sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 EReG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befrworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangsersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

Ja, nämlich: Nein.

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV?

Name des Auftraggebers Text	Zeitraum Jahr(e)	Beschreibung der Differenz/des Konflikts Text	ggf. Erläuterung/Kommentar

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A2

Anbieter von betriebsnaher Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 Betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven des SGV von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven des SGV an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Diesellokomotiven des SGV in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Tausend Euro/Jahr</small>	
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Diesellokomotiven des SGV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen A3
Anbieter von schwerer Instandhaltung von Diesellokomotiven

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der Diesellokomotiven in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung					
Leistungsanfrage mit Konkurrenz					
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz					

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Diesellokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A4

Anbieter von betriebsnaher Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven des SPFV und SGV von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven des SPFV und SGV an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen **keine Einnahmen vorliegen**, geben Sie bitte die **Kosten** (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Elektrolokomotiven des SPFV und SGV in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation. Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV während der vergangenen drei Jahren bekannt?

- Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt. Anzahl: 0
- Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven des SPFV und SGV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen A5

Anbieter von schwerer Instandhaltung von Elektrolokomotiven

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven durchführen.
 Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der Elektrolokomotiven in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Tausend Euro/Jahr</small>	
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen A6

Anbieter von schwerer Instandhaltung von Dieseltriebwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an Dieseltriebwagen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an Dieseltriebwagen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der Dieseltriebwagen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung					
Leistungsanfrage mit Konkurrenz					
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz					

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

- Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt. Anzahl: 0
- Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Dieseltriebwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A7

Anbieter von schwerer Instandhaltung von Elektrotriebwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 90%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an Elektrotriebwagen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an Elektrotriebwagen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der Elektrotriebwagen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Tausend Euro/Jahr</small>	
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 95%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 95%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 95%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Elektrotriebwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A8

Anbieter von betriebsnaher Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 Betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen des SPFV von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen des SPFV an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Reisezugwagen des SPFV in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Reisezugwagen des SPFV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen A9
Anbieter von schwerer Instandhaltung von Reisezugwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 schwere Instandhaltung von Reisezugwagen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der Reisezugwagen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Tausend Euro/Jahr</small>	
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Reisezugwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen A10

Anbieter von betriebsnaher Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 Betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen des SPFV von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen des SPFV an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der HGV-Triebzügen des SPFV in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung Leistungsanfrage mit Konkurrenz					
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz					

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation. Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV während der vergangenen drei Jahren bekannt?

- Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt. Anzahl: 0
- Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für HGV-Triebzügen des SPFV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen A11
Anbieter von schwerer Instandhaltung von HGV-Triebzügen

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus schweren Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für schwere Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung der HGV-Triebzügen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für HGV-Triebzügen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen A12
Anbieter von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Güterwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen an Güterwagen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen an Güterwagen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung der Güterwagen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Anzahl		
Förmliche Ausschreibung	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistung für Güterwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Güterwagen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A13

Anbieter von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Kesselwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen an Kesselwagen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen an Kesselwagen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung der Kesselwagen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>			

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation. Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

- Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt. Anzahl: 0
- Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistung für Kesselwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Kesselwagen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	
	geringe Relevanz <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> hohe Relevanz <input type="radio"/> k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	
	erheblich sinkend <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stark steigend <input type="radio"/> k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A14

Anbieter von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Dampflokomotiven

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven durchführen.
Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen an Dampflokomotiven von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen an Dampflokomotiven an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung der Dampflokomotiven in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 100%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation. Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven während der vergangenen drei Jahren bekannt?

- Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt. Anzahl: 0
- Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.
- Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistung für Dampflokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven ?

Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Fragebogen A15

Anbieter von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

1.1 Bitte geben Sie die Standorte und die Kapazitätsauslastung Ihrer Wartungseinrichtungen an, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen durchführen.

Mit "Kapazitätsauslastung" ist die Auslastung der Wartungseinrichtung bei normaler Anwesenheit der Mitarbeiter gemeint: Zu welchem Grad sind die Mitarbeiter und Anlagen durch Aufträge ausgelastet?

Bezeichnung der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Straße, Hausnummer <small>Text</small>	Anschrift Postleitzahl <small>5-stellige Zahl</small>	Ort <small>Text</small>	Kapazitätsauslastung Jahresdurchschnitt 2017 <small>Prozent (Ø 2017)</small>	ggf. Erläuterung

1.2a Bitte geben Sie an, ob es möglich ist, bei einer Steigerung der Auftragslage um 25 Prozent (vorübergehend oder dauerhaft) die Kapazität Ihrer Wartungseinrichtungen zu erweitern. Wie lange würde die Kapazitätserweiterung dauern und wie hoch wären die benötigten Investitionsmittel?

Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Vorübergehende Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	Kapazitätsanpassung möglich? <small>ja/nein</small>	Dauerhafte Steigerung benötigter Zeitraum <small>in Wochen</small>	benötigte Investitionsmittel <small>in Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung

1.2b Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	<input style="width: 90%;" type="text"/>

1.3a Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) aus betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen an Gleisbau- und Sonderfahrzeugen von mit Ihnen unternehmensrechtlich nicht verbundenen Unternehmen an.

Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen aus externer betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

1.3b Bitte geben Sie Ihre Einnahmen (in Tausend Euro) für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen an Gleisbau- und Sonderfahrzeugen an, sofern der Betreiber der Wartungseinrichtung unternehmensrechtlich mit dem Auftraggeber verbunden oder deckungsgleich ist.

Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Einnahmen von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

Sollten Ihnen keine Einnahmen vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung der Gleisbau- und Sonderfahrzeugen in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2017 <small>Tausend Euro</small>	Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2016 <small>Tausend Euro</small>	Kosten von interner betriebsnaher und schwerer Instandhaltung im Jahr 2015 <small>Tausend Euro</small>	ggf. Erläuterung
<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>

1.4a Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch nicht verbundene Unternehmen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen im Jahr 2017?

Jahr 2017	Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener <small>Tausend Euro/Jahr</small>	ggf. Erläuterung
	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>	<small>Anzahl</small>		
Förmliche Ausschreibung	<input style="width: 95%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz	<input style="width: 95%;" type="text"/>				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz	<input style="width: 95%;" type="text"/>				

1.4b Haben Sie sich im Jahr 2017 gegen die Ausschreibungsteilnahme auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen entschieden?

Nein. Ja, aus folgenden Gründen:

Gründe	Ihre Bewertung
erwartetes Preisniveau nicht rentabel	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Teilnahme organisatorisch zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
spätere Zusammenarbeit zu aufwendig	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Wartungseinrichtung bereits ausgelastet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
gewünschte Leistung nicht erbringbar	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
generell kein Interesse an externen Aufträgen	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

1.6a Bitte beschreiben Sie langfristige Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017.

Betreiber der Fahrzeuge	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Volumen	Vertragslaufzeit	Hauptgründe für langfristigen Vertragsschluss	ggf. Erläuterung
Text	Kalenderjahr	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.6b Wie erfolgte Ihre Beauftragung durch Externe in Bezug auf die langfristigen Verträge für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ?

Anfragen erhalten	teilgenommen/geantwortet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen abgeschlossener	ggf. Erläuterung
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro/Jahr	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage mit Konkurrenz				
Leistungsanfrage ohne Konkurrenz				

1.6c Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.7 Stehen Sie in direkter Konkurrenz zu Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands? Wenn ja, nennen Sie diese bitte und begründen Sie die Konkurrenzsituation.

Ja, nämlich mit: Nein.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Standort der Wartungseinrichtung	Staat	Begründung Konkurrenzsituation	ggf. Erläuterung
Text	Stadtname	Auswahl	Text	

1.8 Sind Ihnen Eintritte von neuen Betreibern von Wartungseinrichtungen in den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen während der vergangenen drei Jahren bekannt?

Mir sind Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Anzahl: 0

Mir sind keine Markteintritte in den vergangenen drei Jahren bekannt.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nur zum Teil erfolgreich.

Soweit mir bekannt ist, verliefen die Markteintritte nicht erfolgreich.

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen für Gleisbau- und Sonderfahrzeuge im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für ein angemessenes Preisniveau.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Nachfrager (z.B. EVU) am Wettbewerb.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Es beteiligen sich viele Anbieter (Wartungseinrichtungen).	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Am Markt ist genügend Kapazität vorhanden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

Im Jahr 2017 bestanden keine Verträge mit langer Laufzeit für die schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen.

1.9 Welche Marktzutrittschürden bestehen Ihrer Meinung nach für den Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ? Bitte beschreiben Sie sie, schätzen Sie die Relevanz dieser Hürden ein und erläutern Sie genauer, falls Hürden einen Markteintritt verhindern oder zumindest erheblich erschweren.

Marktzutrittschürde	Ihre Bewertung der Relevanz	ggf. Erläuterung bei Verhinderung oder erheblicher Erschwerung eines Markteintritts
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	
	geringe Relevanz ○○○○○○ hohe Relevanz ○ k. A.	

1.10 Inwiefern ist Ihrer Meinung nach zu erwarten, dass Trends und neue Geschäftsmodelle auf dem Markt für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen die Intensität des Wettbewerbs auf diesem Markt beeinflussen werden? Bitte betrachten Sie sowohl Trends, die durch äußere Einflüsse vorgegeben sind, als auch Innovationen und Umbrüche innerhalb des Marktes.

Beschreibung des Trends/innovativen Geschäftsmodells/Umbruchs	Auswirkung auf die Wettbewerbsintensität	ggf. Erläuterung
Condition Based Maintenance: Optimierung der Instandhaltung durch Auswertung von Fahrzeugdaten dem EVU vorgegebene Instandhaltungskonzepte (etwa durch Aufgabenträger, Hersteller, etc.)	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	
	erheblich sinkend ○○○○○○ stark steigend ○ k. A.	

2 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

2.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen und geben sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Entgeltlisten sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen sollte weiterhin nicht verpflichtend sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Entgelte sollten sich weiterhin nicht an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren müssen.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte weiterhin nicht verpflichtend zu begründen sein.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	

2.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Auftraggebern über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ? Ja, nämlich: Nein.

Name des Auftraggebers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts	ggf. Erläuterung/Kommentar
Text	Jahr(e)	Text	

Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die Instandhaltung veranlassende Stellen

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Informationsblatt für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die Instandhaltung veranlassende Stellen

als Microsoft Excel-Datei zu senden an: werkstattstudie@bnetza.de

Anschreiben

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach §§ 64-65 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29.08.2016 ist es Aufgabe der Bundesnetzagentur, einen Bericht für die Bundesregierung zu der Frage zu erstellen, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Dazu überprüft die Bundesnetzagentur den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs. Der Bericht hat zudem darzustellen, ob und inwieweit die Regulierungsbefreiungen für Wartungseinrichtungen nach § 63 ERegG beibehalten werden sollten.

Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe sind Informationen über den Markt unabdingbar. Die Bundesnetzagentur hat im Jahr 2016 die Marktteilnehmer bereits zur Marktabgrenzung befragt und den »Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen« veröffentlicht. Für die anknüpfende Wettbewerbsprüfung ist es erforderlich, eine erneute Befragung der Marktteilnehmer durchzuführen.

Nach den uns vorliegenden Informationen veranlasst Ihr Unternehmen Instandhaltungsleistungen an Eisenbahnfahrzeugen. Wir wenden uns daher an Sie. Bitte füllen Sie den vorliegenden Fragebogen aus und senden ihn als **Microsoft Excel-Datei** als **E-Mail-Anhang** an die Bundesnetzagentur zurück. Zum Schutz Ihrer Daten ist es möglich, die Dateien zu verschlüsseln (siehe unten).

Hinweis: Der Fragebogen besteht aus mehreren Teilen. Auf dem Mantelbogen wird nach Eingabe Ihres Geschäftsumfangs angezeigt, welche Teile zu bearbeiten sind.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Ein Teil der Fragen erfordert die Eingabe sensibler Daten. Wir versichern Ihnen, dass diese Daten Dritten nicht zugänglich sein werden. Zur Verarbeitung werden die Daten in einer geschützten Datenbank archiviert. Die Darstellung von Ergebnissen erfolgt so, dass die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gewährleistet ist. Die Bundesnetzagentur wird Ihre Ausgaben für Instandhaltung auf den im Zuge der Marktabgrenzung identifizierten Märkten abfragen. Sofern Sie die Ausgaben auf den einzelnen Märkten nicht gesondert erfasst haben, sind sie zu schätzen. Diese Schätzung sollte möglichst belastbar sein, da sie eine wichtige Grundlage zur Feststellung eines wirksamen Wettbewerbs bildet.

In Anlehnung an § 36 Abs. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen werden gesellschaftlich verbundene Unternehmen im Rahmen der Wettbewerbsprüfung als ein einheitliches Unternehmen angesehen, sodass die Bearbeitung eines Fragebogens zusammenfassend für den Gesamtkonzern ausreichend ist.

Bitte füllen Sie den Fragebogen auch dann aus, wenn Ihr Unternehmen keine Instandhaltungsleistungen veranlasst. Dies kann auf dem Mantelbogen kenntlich gemacht werden. Falls Ihr Unternehmen auch oder stattdessen Wartungseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge betreibt, füllen Sie bitte ebenso den **"Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen"** aus.

Wir weisen Sie darauf hin, dass die Bundesnetzagentur gemäß § 67 Abs. 1, 4-7 ERegG dazu berechtigt ist, zur Durchführung ihrer Aufgaben notwendige Auskünfte und Informationen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten einzufordern. Dies erfolgt mit dem vorliegenden Anschreiben. Eine fehlende Mitwirkung kann gemäß § 67 Abs. 1 ERegG mit einem Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

Bereits vorab danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung.

Im Auftrag

Dr.-Ing. Axel Müller

Kontaktdaten

Internetpräsenz der Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen auf der Internetseite der Bundesnetzagentur:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Bei Rückfragen zum Fragebogen und zur Aufgabe der Bundesnetzagentur wenden Sie sich bitte vorzugsweise per e-mail an:

werkstattstudie@bnetza.de

In dringenden Fällen ist für Sie Herr Böttcher unter der Rufnummer (0228)14-7073 erreichbar.

Ausfüllhinweise

Auswahl der Fragebogen

In der vorliegenden Datei wurden die Fragebogen als Tabellenblätter angehängt. Das bedeutet, dass Ihnen alle Fragebogen, die Sie als Veranlasser von Instandhaltungsleistungen benötigen, in dieser Datei bereits vorliegen. Welche Fragebogen von Ihnen auszufüllen sind, wird anhand Ihrer Angaben auf dem Tabellenblatt Mantelbogen bestimmt. Bitte füllen Sie deshalb zunächst den Mantelbogen und anschließend die entsprechenden Fragebogen aus.

Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen

Wenn Ihr Unternehmen sowohl Instandhaltungsleistungen an Eisenbahnfahrzeugen veranlasst als auch Wartungseinrichtungen betreibt, möchten wir Sie bitten, ebenso den Fragebogen für **"Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen"** auszufüllen. Den entsprechenden Fragebogen finden Sie unter folgendem Link:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Drop-Down-Listen

In einigen Feldern wurden sogenannte Drop-Down-Listen eingefügt, die es Ihnen erlauben, Antworten aus einer von der Bundesnetzagentur getroffenen Vorauswahl auszuwählen. Sollte die von Ihnen beabsichtigte Antwort jedoch nicht zur Auswahl stehen und eine Zuordnung zu anderen Antwortmöglichkeiten nicht sinnvoll erscheinen, besteht die Möglichkeit, Antworten manuell in das entsprechende Antwortfeld einzutragen. Wir möchten Sie jedoch darum bitten - sofern möglich - auf die bereits erstellten Antwortmöglichkeiten zurückzugreifen.

Mehrfachantworten

Für den Fall, dass für bestimmte Fragestellungen mehr als nur eine Antwort geben werden kann, sind grundsätzlich - sofern sinnvoll und notwendig - Mehrfachnennungen möglich. Wir möchten Sie jedoch bitten, diese durch ein Semikolon kenntlich zu machen.

Erläuterungen

Zu fast allen Fragen wird ein Feld "ggfs. Erläuterungen" angeboten. Es ist für Anmerkungen, Erklärungen und weitere Informationen zu Ihren Antworten gedacht. Bitte vermerken Sie hier ebenfalls den Grund, wenn Sie eine Frage nicht beantworten können.

Felder nicht ausreichend groß

Es kann vorkommen, dass Ihre Antworten länger sind als die Größe der Felder, sodass ein Teil Ihrer Antwort nicht mehr sichtbar ist. Der Text wird jedoch trotzdem gespeichert. Durch die elektronische Auswertung durch die Bundesnetzagentur wird sichergestellt, dass Ihre Antwort vollständig übertragen wird.

Verschlüsselung der Fragebogen

Zur sicheren elektronischen Datenübertragung bietet die Bundesnetzagentur auf ihrer Internetseite ein kostenfreies Verschlüsselungsprogramm zum Herunterladen an.

Während der Verschlüsselung eines Fragebogens werden zwei verschlüsselte Dateien angelegt. Die Datei mit der Endung **.xlsx.enc** enthält die verschlüsselten Daten des Fragebogens, während die Datei mit der Endung **.xlsx.key** das verschlüsselte (automatisch generierte) Passwort enthält. Die verschlüsselten Dateien speichert das Programm im Ursprungsverzeichnis des gewählten Excel-Fragebogens. **Bitte senden Sie beide verschlüsselten Dateien gemeinsam an die o.g. E-Mail-Adresse!**

Hinweise:

- Bei der Verschlüsselung werden **spezifische Dateinamen** generiert. Daher dürfen die erzeugten Dateinamen nicht mehr verändert werden.
- Das Verschlüsselungsprogramm legt im Verzeichnis *C:\Dokumente und Einstellungen\<Benutzername>\Anwendungsdaten* eine **Protokolldatei** im XML-Format ab, in der eine Liste der verschlüsselten Dateien sowie das automatisch generierte Passwort im Klartext hinterlegt werden. **Daher darf diese XML-Datei niemals an Dritte übermittelt werden.**

als Microsoft Excel-Datei zu senden an: werkstattstudie@bnetza.de

1 Allgemeine Angaben zu Ihrem Unternehmen

1.1 Bitte füllen Sie jedes für Ihr Geschäftsfeld einschlägige Feld aus. Die Berichtsstellenummer finden Sie im Anschreiben der Bundesnetzagentur.

Berichtsstellennummer <small>8-stellige Zahl</small>	Unternehmensname <small>Unternehmensname mit Rechtsform</small>	Name <small>Text</small>	Ansprechpartner <small>Telefonnummer</small>	E-Mail-Adresse

Straße/Postfach <small>Text</small>	Postleitzahl <small>Zahl</small>	Anschrift Ihres Unternehmens (Hauptsitz) <small>Ort</small> <small>Text</small>		Staat <small>Auswahl</small>

1.2 Ist Ihr Unternehmen eine Tochtergesellschaft eines anderen Unternehmens oder hält es Beteiligungen an anderen Unternehmen?

Tochtergesellschaft von <small>(wenn nicht zutreffend: Bitte freilassen)</small> <small>Name des Konzerns/der Holding</small>	Beteiligungen an Unternehmen <small>(wenn nicht zutreffend: Bitte freilassen)</small>								
	<small>Unternehmensname mit Rechtsform</small> <small>Anteil in Prozent</small>								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 70%; height: 20px;"></td><td style="width: 30%;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td><td></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td><td></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td><td></td></tr> </table>								

1.3 Trägt Ihr Unternehmen die Verantwortung für die Veranlassung bzw. Beauftragung von Instandhaltungsleistungen für Eisenbahnfahrzeuge?

Hinweis: Bitte geben Sie an, ob Sie über die Veranlassung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen (bspw. Wahl des Zeitpunkts, der Wartungseinrichtung und des Umfangs der Arbeiten) entscheiden. Dies ist etwa regelmäßig bei Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigenem Fahrzeugbestand der Fall.

Ja, das oben genannte Unternehmen ist verantwortlich für die Veranlassung.
 Nein, das oben genannte Unternehmen ist nicht verantwortlich für die Veranlassung.

Sollte Ihr Unternehmen keine Verantwortung für die Beauftragung von Instandhaltungsleistungen für Eisenbahnfahrzeuge tragen, beantworten Sie bitte noch Frage 1.4 und schicken dann die Datei des Fragebogens an die Bundesnetzagentur (siehe Tabellenblatt "Informationen").

1.4 Betreibt Ihr Unternehmen eine oder mehrere Wartungseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge?

Hinweis: Unter einer Wartungseinrichtung für Eisenbahnfahrzeuge im Sinne dieses Fragebogens ist eine Einrichtung gemeint, die als Serviceeinrichtung im Sinne von § 2 Absatz 9 Allgemeines Eisenbahngesetz dazu verwendet wird oder werden kann, Instandhaltungsleistungen an Eisenbahnfahrzeugen durchzuführen.

Ja, das oben genannte Unternehmen betreibt Wartungseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge.
 Nein, das oben genannte Unternehmen betreibt keine Wartungseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge.

Sollte Ihr Unternehmen eine oder mehrere Wartungseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge betreiben, füllen Sie bitte zusätzlich zu diesem Fragebogen den „Fragebogen für Betreiber von Wartungseinrichtungen“ aus.

2 Auswahl der Fragebogen

Die Bundesnetzagentur hat, aufbauend auf der Marktanalyse im Jahr 2016, einzelne Märkte für Instandhaltungsleistungen an Eisenbahnfahrzeugen abgegrenzt und im "Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen" veröffentlicht unter: <http://www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie>

Es ist erforderlich, dass Sie die Fragebogen derjenigen Märkte ausfüllen, auf denen Ihr Unternehmen als Nachfrager nach Instandhaltungsleistungen aktiv ist. Um Ihnen die Auswahl der Fragebogen zu erleichtern, wird Ihnen nachfolgend eine Möglichkeit zur vereinfachten Auswahl der für Sie erforderlichen Fragebogen angeboten.

Bitte wählen Sie alle Kombinationen aus Fahrzeugart und Verkehrsdienst derjenigen Fahrzeuge aus, deren Instandhaltung durch Sie veranlasst wird. Auf der rechten Seite der Tabelle werden automatisch die von Ihnen zu bearbeitenden Fragebogen als anklickbare Verknüpfung angezeigt. Bitte kehren Sie nach der Bearbeitung eines jeden Fragebogens wieder zu dieser Seite zurück, um den nächsten Fragebogen aufzurufen.

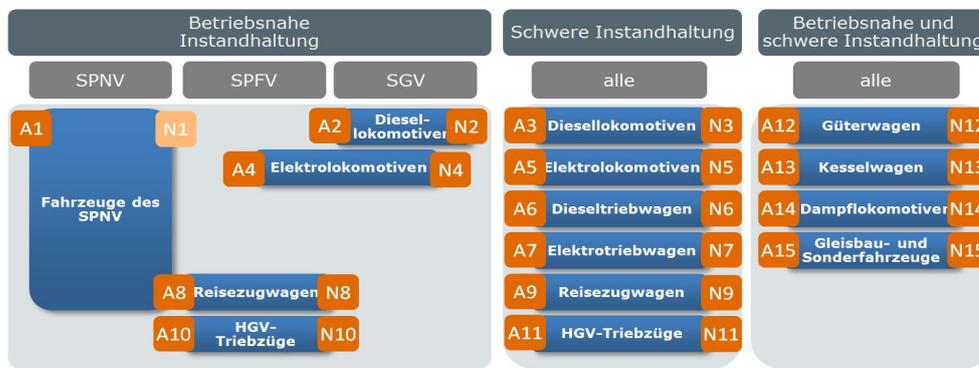
Hinweis zur Zuordnung von Fahrzeugen:

Sollte ein Fahrzeug in mehreren Verkehrsdiensten eingesetzt werden, erfolgt die Einordnung in denjenigen Verkehrsdienst, in dem es die höchste Gesamtleistung erbracht hat.

Instand gehaltene Fahrzeugart <small>bitte auswählen</small>	eingesetzt im Verkehrsdienst <small>bitte auswählen</small>	Bitte bearbeiten Sie den bzw. die folgenden Fragebogen																						
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%; height: 20px;"></td><td style="width: 50%;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td><td></td></tr> </table>																						

Jeder Fragebogen ist nur einmal auszufüllen

Die automatische Auswahl der Fragebogen basiert auf der folgenden, durch die Bundesnetzagentur vorgenommenen Markteinteilung:



Es ist zu beachten, dass einige Kombinationen aus Fahrzeug und Verkehrsdienst es erforderlich macht, **zwei Fragebogen** auszufüllen (bspw. Fragebogen A1 und A7 bei Wartungseinrichtungen für Elektrotriebwagen des Verkehrsdienstes SPNV oder Fragebogen N4 und N5 bei Nachfragern nach Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven der Verkehrsdienste SPFV und SGV).

Weiterhin ist zu beachten, dass **Fragebogen N1** separat erfasst wird und nur von denjenigen Unternehmen auszufüllen ist, die eine **gesonderte Aufforderung durch die Bundesnetzagentur** erhalten.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienenpersonennahverkehr (SPNV)"?

Unter Schienenpersonennahverkehr soll in Anlehnung an § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen, erfasst werden.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)"?

Unter Schienenpersonenfernverkehr soll in Abgrenzung zum Schienenpersonennahverkehr die Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, Verkehrsnachfrage über weite Entfernungen zu befriedigen, erfasst werden.

Welche Verkehre umfasst der Begriff "Schienengüterverkehr (SGV)"?

Unter Schienengüterverkehr soll die Beförderung von Gütern in Zügen erfasst werden. Dazu zählen auch Transporte im Rahmen von Bahnbaustellen.

3 Hinweise zu den Fragebogen: Betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen

Die durch die Bundesnetzagentur durchgeführte Marktsegmentierung differenziert auf Leistungsebene zwischen schwerer Instandhaltung und der betriebsnaher Instandhaltung. Aus diesem Grund unterscheiden auch die Fragebogen zwischen schwerer und betriebsnaher Instandhaltung. **Bitte achten Sie auf die Bezeichnung des Fragebogens!**

Es ist erforderlich, dass Sie die durch Sie veranlassten Leistungen in schwere und betriebsnahe Instandhaltungsleistungen unterteilen.

Im Eisenbahnmarkt existiert keine allgemeingültige Definition der Instandhaltungskategorien. Die nachfolgenden Erläuterungen sollen Ihnen daher einen Anhalt zur Einordnung Ihrer Instandhaltungsleistungen geben.

Welche Leistungen umfasst die "schwere Instandhaltung"?

Schwere Instandhaltung sind Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss (vgl. § 1 Abs. 22 ERegG). Sie stellen die langfristige Einsetzbarkeit des Fahrzeuges sicher und umfassen beispielsweise die Aufarbeitung, die Hauptuntersuchung, die Beseitigung größerer Unfallschäden oder die Verbesserung/Anpassung an veränderte Einsatzbedingungen.

Welche Leistungen umfasst die "betriebsnahe Instandhaltung"?

Betriebsnahe Instandhaltung sind alle Arbeiten, die nicht unter die schwere Instandhaltung fallen. Das sind in aller Regel Arbeiten, die die tägliche Einsetzbarkeit eines Fahrzeuges sicherstellen und in geringem zeitlichen Abstand typischerweise am oder in der Nähe des gewöhnlichen Einsatzortes des Fahrzeuges vorgenommen werden.

Leistungskatalog

Die Bundesnetzagentur hat im Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen Instandhaltungsleistungen der betriebsnahen oder schweren Instandhaltung nach nachstehender Tabelle zugeordnet.

Betriebsnahe Instandhaltung

- Sichtprüfung, Messen und Einstellen
- Ultraschalluntersuchung und Laufwerkskontrolle
- Schmieren/Auffüllen von Verbrauchsstoffen
- Austausch von Antrieben, Fahrmotoren, Drehgestellen und Radsätzen
- Austausch von Stromabnehmersystemen und Zugsicherungsanlagen
- Instandsetzung und Austausch von Bremsanlagen/-einrichtungen
- Austausch von sonstigen Komponenten
- Außerplanmäßige Reparaturen
- Beseitigung von Vandalismus und Graffiti
- Reparaturen der Inneneinrichtung
- Abdrehen von Radsätzen

Schwere Instandhaltung

- Hauptuntersuchung (nach § 32 Abs. 3 EBO)
- Aufarbeitung von Antrieben, Fahrmotoren, Drehgestellen und Radsätzen
- Aufarbeitung von Stromabnehmersystemen und Zugsicherungsanlagen
- Aufarbeitung von Bremsanlagen/-einrichtungen
- Um- und Nachrüstung von Bremsen und ETCS
- Um- und Nachrüstung von Fahrgastzähleinrichtungen und Internet
- Innen- und Außenanstrich
- Kesselwagenreinigung

4 Kommentarfeld für generelle Erläuterungen, Mitteilungen, Hinweise und Probleme

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N2

Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 Ihre betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

1.1 Über wie viele Diesellokomotiven des SGV verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Diesellokomotiven des SGV war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für betriebsnahe Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven des SGV an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung			ggf. Erläuterung
im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven des SGV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven des SGV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung			alternativ: Kosten der internen betriebsnahen Instandhaltung		
im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen Instandhaltungsleistungen für Ihre Diesellokomotiven des SGV im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Diesellokomotiven des SGV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 Betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven des SGV von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 Betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven des SGV in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Diesellokomotiven ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe Instandhaltung von Diesellokomotiven des SGV?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven

1.1 Über wie viele Diesellokomotiven verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Diesellokomotiven war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

im Jahr 2017	Ausgaben für externe schwere Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

im Jahr 2017	Ausgaben der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung		
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Diesellokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabeart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von Diesellokomotiven ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Diesellokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an Diesellokomotiven von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

3 schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer Diesellokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Diesellokomotiven ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangsersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N4

Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV

1.1 Über wie viele Elektrolokomotiven des SPFV und des SGV verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Elektrolokomotiven des SPFV und des SGV war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für betriebsnahe Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven des SPFV und SGV an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2017	Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2016	Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven des SPFV und SGV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen **keine Ausgaben vorliegen**, geben Sie bitte die **Kosten** (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven des SPFV und SGV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2017	Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2016	Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen Instandhaltung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017 im Jahr 2016 im Jahr 2015 in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen Instandhaltungsleistungen für Ihre Elektrolokomotiven des SPFV und SGV im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven des SPFV und SGV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPFV und SGV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 Betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven des SPfV und SGV von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 Betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven des SPfV und SGV in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch. <input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um <input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPV und SPfV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Elektrolokomotiven ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPfV und SGV?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N5

Nachfrager von schwerer Instandhaltung von Elektrolokomotiven

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven

1.1 Über wie viele Elektrolokomotiven verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Elektrolokomotiven war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

im Jahr 2017	Ausgaben für externe schwere Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

im Jahr 2017	Ausgaben der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Elektrolokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent



Langfristige Verträge: 0 Prozent



ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von Elektrolokomotiven ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Elektrolokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	<input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	<input type="text"/>

2 schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an Elektrolokomotiven von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

3 schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrolokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Elektrolokomotiven ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Elektrolokomotiven und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von Elektrolokomotiven ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N6

Nachfrager von schwerer Instandhaltung von Dieseltriebwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen

1.1 Über wie viele Dieseltriebwagen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Dieseltriebwagen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Dieseltriebwagen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

im Jahr 2017	Ausgaben für externe schwere Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Dieseltriebwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Dieseltriebwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

im Jahr 2017	Ausgaben der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017 im Jahr 2016 im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro in Tausend Euro in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Dieseltriebwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügen	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügen	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von Dieseltriebwagen ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Dieseltriebwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	

2 schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an Dieseltriebwagen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

3 schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer Dieseltriebwagen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Dieseltriebwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Dieseltriebwagen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von Dieseltriebwagen ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N7

Nachfrager von schwerer Instandhaltung von Elektrotriebwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen

1.1 Über wie viele Elektrotriebwagen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Elektrotriebwagen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrotriebwagen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

im Jahr 2017	Ausgaben für externe schwere Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrotriebwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

im Jahr 2017	Ausgaben der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017 im Jahr 2016 im Jahr 2015
			in Tausend Euro in Tausend Euro in Tausend Euro

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrotriebwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Elektrotriebwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von Elektrotriebwagen ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Elektrotriebwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an Elektrotriebwagen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

3 schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer Elektrotriebwagen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Elektrotriebwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Elektrotriebwagen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von Elektrotriebwagen ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N8

Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

1.1 Über wie viele Reisezugwagen des SPFV verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Reisezugwagen des SPFV war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für betriebsnahe Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen des SPFV an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen des SPFV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen des SPFV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen Instandhaltung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017 im Jahr 2016 im Jahr 2015 in Tausend Euro

ggf. Erläuterung: _____

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen Instandhaltungsleistungen für Ihre Reisezugwagen des SPFV im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für Reisezugwagen des SPFV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht. Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert. Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise. Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität. Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	

2 Betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen des SPFV von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

3 Betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen des SPFV in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch. <input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um <input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Reisezugwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe Instandhaltung von Reisezugwagen des SPFV?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N9

Nachfrager von schwerer Instandhaltung von Reisezugwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellennummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von Reisezugwagen

1.1 Über wie viele Reisezugwagen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Reisezugwagen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung	
im Jahr 2017 Tausend Euro	im Jahr 2016 Tausend Euro	im Jahr 2015 Tausend Euro

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen schweren Instandhaltung	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung	
im Jahr 2017 Tausend Euro	im Jahr 2016 Tausend Euro	im Jahr 2015 Tausend Euro

ggf. Erläuterung: _____

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Reisezugwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von Reisezugwagen ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für Reisezugwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse. Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	

2 schwere Instandhaltung von Reisezugwagen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von Reisezugwagen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an Reisezugwagen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

3 schwere Instandhaltung von Reisezugwagen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer Reisezugwagen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Reisezugwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von Reisezugwagen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von Reisezugwagen ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N10

Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

1.1 Über wie viele HGV-Triebzügen des SPFV verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen HGV-Triebzügen des SPFV war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für betriebsnahe Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen des SPFV an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2017	Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2016	Ausgaben für externe betriebsnahe Instandhaltung im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen des SPFV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen des SPFV an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2017	Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2016	Ausgaben der internen betriebsnahen Instandhaltung im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen Instandhaltung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	im Jahr 2017 im Jahr 2016 im Jahr 2015 in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen Instandhaltungsleistungen für Ihre HGV-Triebzügen des SPFV im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe Instandhaltungsleistungen für HGV-Triebzügen des SPFV im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 Betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahen Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen des SPFV von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 Betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen des SPFV in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch. <input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um <input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen HGV-Triebzügen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPFV?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen N11
Nachfrager von schwerer Instandhaltung von HGV-Triebzügen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen

1.1 Über wie viele HGV-Triebzügen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen HGV-Triebzügen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für schwere Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

im Jahr 2017	Ausgaben für externe schwere Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die schwere Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

im Jahr 2017	Ausgaben der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre HGV-Triebzügen im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger schwerer Instandhaltung von HGV-Triebzügen ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für schwere Instandhaltungsleistungen für HGV-Triebzügen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation: <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt. <input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation: <input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein. <input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 schweren Instandhaltungsleistungen an HGV-Triebzügen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die schwere Instandhaltung Ihrer HGV-Triebzügen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen HGV-Triebzügen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der schweren Instandhaltung von HGV-Triebzügen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die schwere Instandhaltung von HGV-Triebzügen ?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text



Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen
Fragebogen N12

Nachfrager von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Güterwagen

Table with 2 columns: Unternehmen (0), Berichtsstellenummer (0)

1 Ihre betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen

1.1 Über wie viele Güterwagen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Güterwagen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Table with 3 columns: Aktiver Fahrzeugbestand (Anzahl), Ihre Verantwortlichkeit für die Instandhaltung (Anzahl), ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Güterwagen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Table with 4 columns: Ausgaben für externe betriebsnahe und schwere Instandhaltung im Jahr 2017, 2016, 2015 (Tausend Euro), ggf. Erläuterung

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Güterwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Güterwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Table with 7 columns: Ausgaben der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017, 2016, 2015 (Tausend Euro); alternativ: Kosten der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017, 2016, 2015 (in Tausend Euro)

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Güterwagen im Jahr 2017?

Table with 5 columns: Jahr 2017, eingeleitet (Anzahl), mit Vertrag abgeschlossen (Anzahl), Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge (Tausend Euro), ggf. Erläuterung

Förmliche Ausschreibung
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter
Direkt ohne alternative Anbieter

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Güterwagen durchgeführt.

Table with 6 columns: Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung, Angebote, die den Anforderungen nicht genügten, Volumen der nachgefragten Leistung, Hauptgrund für Zuschlag, Vertragslaufzeit, ggf. Erläuterung

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Güterwagen gestellt.

Table with 6 columns: Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage, Anzahl erhaltener Angebote, Angebote, die den Anforderungen nicht genügten, Volumen der nachgefragten Leistung, Hauptgrund für Zuschlag, Vertragslaufzeit, ggf. Erläuterung

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Güterwagen getätigt.

Table with 4 columns: Volumen der Leistung, Vertragslaufzeit, Hauptgrund für Zuschlag, ggf. Erläuterung

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Güterwagen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Güterwagen ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen für Güterwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	

2 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahe und schweren Instandhaltungsleistungen an Güterwagen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung <small>Text</small>	Standort der Wartungseinrichtung <small>Stadtname</small>	Staat <small>Auswahl</small>	Jahr <small>JJJJ</small>	Volumen <small>Tausend Euro/Jahr</small>	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung <input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

ggf. Erläuterung

3 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Güterwagen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch. <input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um <input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Güterwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Güterwagen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Güterwagen?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N13

Nachfrager von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Kesselwagen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen

1.1 Über wie viele Kesselwagen verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Kesselwagen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für die Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Kesselwagen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe und schwere Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Kesselwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Kesselwagen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung:

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Kesselwagen im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Kesselwagen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Kesselwagen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Kesselwagen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Kesselwagen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Kesselwagen ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen für Kesselwagen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	

2 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahe und schweren Instandhaltungsleistungen an Kesselwagen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr		ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Kesselwagen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Kesselwagen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Kesselwagen und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Kesselwagen?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N14

Nachfrager von betriebsnahe und schwerer Instandhaltung von Dampflokomotiven

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven

1.1 Über wie viele Dampflokomotiven verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Dampflokomotiven war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für die Instandhaltung	davon Schmalspur	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Dampflokomotiven an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe und schwere Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Dampflokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Dampflokomotiven an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung: _____

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Dampflokomotiven im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent



Langfristige Verträge: 0 Prozent



ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabebart	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Dampflokomotiven ohne alternative Anbeiter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen für Dampflokomotiven im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung:	<input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung:	<input type="text"/>

2 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahe und schweren Instandhaltungsleistungen an Dampflokomotiven von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung	

3 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Dampflokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Dampflokomotiven ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven

INFO Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG)
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 EReG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 EReG). Nach § 63 EReG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Dampflokomotiven und geben Sie ggfs. die Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 EReG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Dampflokomotiven?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N15

Nachfrager von betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

Unternehmen
0
Berichtsstellenummer
0

1 Ihre betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

1.1 Über wie viele Gleisbau- und Sonderfahrzeuge verfügten Sie im Jahresdurchschnitt 2017? Bei wie vielen Gleisbau- und Sonderfahrzeugen war Ihr Unternehmen für die Entscheidung über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung und die Beauftragung der Wartungseinrichtung verantwortlich?

Aktiver Fahrzeugbestand	Ihre Verantwortlichkeit für die Instandhaltung	ggf. Erläuterung, z.B. bei Verantwortlichkeit anderer Unternehmen
Anzahl	Anzahl	

1.2a Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Gleisbau- und Sonderfahrzeugen an, die durch unternehmensfremde Betreiber von Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

Ausgaben für externe betriebsnahe und schwere Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggf. Erläuterung
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	

1.2b Bitte geben Sie die Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Gleisbau- und Sonderfahrzeugen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Hinweis: Sollten Ihnen keine Ausgaben vorliegen, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Gleisbau- und Sonderfahrzeugen an, sofern diese durch Ihr oder ein verbundenes Unternehmen durchgeführt wurde.

Ausgaben der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	alternativ: Kosten der internen betriebsnahen und schweren Instandhaltung im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015
Tausend Euro	Tausend Euro	Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro

ggf. Erläuterung: _____

1.3a Wie erfolgte die Vergabe von betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen für Ihre Gleisbau- und Sonderfahrzeuge im Jahr 2017?

Jahr 2017	eingeleitet	mit Vertrag abgeschlossen	Gesamtvolumen aller abgeschlossenen Verträge	ggf. Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	Tausend Euro	
Förmliche Ausschreibung				
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter				
Direkt ohne alternative Anbieter				

1.3b Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer förmlichen Ausschreibungen im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine förmliche Ausschreibung für die schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen durchgeführt.

Anzahl erhaltener Angebote pro Ausschreibung	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Leistungsanfragen an mehrere Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Leistungsanfrage für die schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen gestellt.

Anzahl Adressaten pro Leistungsanfrage	Anzahl erhaltener Angebote	Angebote, die den Anforderungen nicht genügten	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Anzahl Anbieter	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.3d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer Direktvergaben ohne alternative Anbieter im Jahr 2017 (maximal die letzten fünf).

Im Jahr 2017 wurde keine Direktvergabe für die schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen getätigt.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.3e Wenn 2017 Direktvergaben stattfanden: Warum haben Sie sich gegen eine wettbewerbliche Vergabe (mit der Beteiligung mehrerer Anbieter) entschieden?

Gründe	Ihre Bewertung	Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	bestehender Vertrag mit Wartungseinrichtung zufrieden mit bisherigem Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
kein Preisvorteil erwartet	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
zu wenige erwartete Anbieter	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Unflexibilität nach Vertragsschluss	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.4a Bitte geben Sie das prozentuale Verhältnis von kurzfristigen Verträgen (unter 1 Jahr) im Vergleich zu langfristigen Verträgen an (Maßstab: Umsatz).

Kurzfristige Verträge: 0 Prozent

Langfristige Verträge: 0 Prozent

ggf. Erläuterung

1.4b Bitte beschreiben Sie Ihre langfristigen Verträge (Rahmenverträge, Verträge über 1 Jahr) mit Gültigkeit im Jahr 2017. Wie wurden sie vergeben?

Im Jahr 2017 bestanden keine langfristigen Verträge für die schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen.

Betreiber der Wartungseinrichtung	Vergabearzt	Zeitpunkt des Vertragsschlusses	Vertragslaufzeit	Vertragsvolumen	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Gründe gegen wettbewerbliche Vergabe, Erläuterungen
Text	Auswahl oder Text	Jahr	Jahre	Tausend Euro/Jahr	Text	

1.4c Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten förmlichen Ausschreibungen, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen führten.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.4d Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Leistungsanfragen an mehrere Anbieter, die zu langfristigen Verträgen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen führten.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

1.4e Bitte beschreiben Sie die Ergebnisse Ihrer drei letzten Direktvergaben von langfristiger betriebsnaher und schwerer Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ohne alternative Anbieter.

Volumen der Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	ggf. Erläuterung
Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	

1.5 Wie bewerten Sie den Wettbewerb auf dem Markt für betriebsnahe und schwere Instandhaltungsleistungen für Gleisbau- und Sonderfahrzeugen im Jahr 2017?

Aussage	Ihre Bewertung	Aussage	Ihre Bewertung
Wir haben 2017 gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Die Anbieter zeigen großes Interesse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb auf diesem Instandhaltungsmarkt funktioniert.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.	Fremdvergaben sind besser als die eigene Durchführung.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für angemessene Preise.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Wettbewerb sorgt für gute Qualität.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.
Der Markt hat genügend freie Kapazitäten für meine Bedürfnisse.	stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.		stimme nicht zu ○○○○○○ stimme zu ○ k. A.

1.6 Gibt es nach Ihrer Einschätzung marktweit bei Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen heute und/oder in Zukunft Über- oder Unterkapazitäten?

Heutige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Überkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt ist heute durch Unterkapazitäten geprägt.	<input type="radio"/> Der Markt weist heute weder Über- noch Unterkapazitäten auf.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>
Zukünftige Situation:	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Überkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird durch Unterkapazitäten geprägt sein.	<input type="radio"/> Der Markt wird weder durch Über- noch durch Unterkapazitäten geprägt sein.	ggf. Erläuterung: <input type="text"/>

2 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen durch Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands

2.1 Gingen von Ihnen in den Jahren 2015-2017 Anfragen für betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen an Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands aus?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.2 Gingen bei Ihnen in den Jahren 2015-2017 Angebote von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands ein?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

2.3 Wurden in den Jahren 2015-2017 betriebsnahen und schweren Instandhaltungsleistungen an Gleisbau- und Sonderfahrzeugen von Wartungseinrichtungen mit Standort außerhalb Deutschlands durchgeführt?

nein ja, wie folgt:

Betreiber der Wartungseinrichtung Text	Standort der Wartungseinrichtung Stadtname	Staat Auswahl	Jahr JJJJ	Volumen Tausend Euro/Jahr	ggf. Erläuterung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung
					<input type="checkbox"/> eigene oder verbundene Wartungseinrichtung

3 betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen in eigener Wartungseinrichtung

3.1 Wird die betriebsnahe und schwere Instandhaltung Ihrer Gleisbau- und Sonderfahrzeugen in einer oder mehreren eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen durchgeführt?

Ja: Bitte die folgenden Frage beantworten. Nein: Bitte mit Frage Nr. 3.4 fortfahren.

3.2a Bitte geben Sie die ausschlaggebenden Gründe an, die Ihr Unternehmen dazu bewegt haben, die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen in einer oder mehreren eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen durchführen zu lassen

Gründe	Ihre Bewertung
Wartungseinrichtung bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
langfristige Planungssicherheit	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
keine Diskriminierungsgefahr durch externe Betreiber	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
geringerer organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Kostenvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualitätsvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Standortvorteil gegenüber externen Wartungseinrichtungen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

3.2b Besteht ein Kostenvorteil oder -nachteil gegenüber der Nutzung von unternehmensfremder Wartungseinrichtungen?

Existenz von Kostenvorteilen oder Kostennachteilen	Abschätzung der Kostendifferenz in Prozent
<input type="radio"/> Nein, im Durchschnitt sind die Kosten gleich hoch.	
<input type="radio"/> Ja, die eigene Wartungseinrichtung ist kostengünstiger um	
<input type="radio"/> Ja, die Nutzung externer Wartungseinrichtungen wäre günstiger um	

ggf. Erläuterungen zu 3.2a und 3.2b

3.3 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zum Bau und Betrieb einer eigenen Wartungseinrichtung für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen des SPV und SPFV.

Frage	Ihre Antwort	ggf. Erläuterung
a) Ab wie vielen Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ist eine eigene Wartungseinrichtung ökonomisch sinnvoll?		
b) Wie hoch wären etwa die entsprechenden Investitionskosten (in Mio. Euro)?		
c) Wie hoch wären etwa die laufenden Kosten (in Tausend Euro pro Jahr)?		
d) Ab welchem Planungshorizont ist mit einer Amortisation der Investition zu rechnen (in Jahren)?		

3.4 Welchen Herausforderungen sehen bzw. sahen Sie sich beim Betrieb bzw. beim Bau Ihrer Wartungseinrichtung(en) gegenüber oder was sind die Gründe dafür, dass Sie keine eigene Wartungseinrichtung betreiben?

Mögliche Schwierigkeiten	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Es ist schwierig, einen geeigneten Standort zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es ist schwierig, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die langfristige Planungssicherheit für die Investition ist im Eisenbahnmarkt nicht gegeben.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ist sehr komplex, sodass sich nur spezialisierte Wartungseinrichtungen lohnen.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Technik zur Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen ändert sich sehr schnell.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen

INFO **Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**
 Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG müssen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen und schweren Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen und geben Sie ggfs. Gründe für Ihre Entscheidung an.

Aussage	Ihre Bewertung	Grund/Gründe
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe und schwere Instandhaltung von Gleisbau- und Sonderfahrzeugen?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung der Differenz/des Konflikts
Text	Jahr(e)	Text

Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die betriebsnahe Instandhaltung veranlassende Stellen im SPNV

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Informationsblatt für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die betriebsnahe Instandhaltung veranlassende Stellen im SPNV

Rückgabefrist für alle Fragebogen: 16.02.2018
als Microsoft Excel-Datei zu senden an: werkstattstudie@bnetza.de

Anschreiben

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach §§ 64-65 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29.08.2016 ist es Aufgabe der Bundesnetzagentur, einen Bericht für die Bundesregierung zu der Frage zu erstellen, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Dazu überprüft die Bundesnetzagentur den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs. Der Bericht hat zudem darzustellen, ob und inwieweit die Regulierungsbefreiungen für Wartungseinrichtungen nach § 63 ERegG beibehalten werden sollten.

Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe sind Informationen über den Markt unabdingbar. Die Bundesnetzagentur hat im Jahr 2016 die Marktteilnehmer bereits zur Marktabgrenzung befragt und den „Bericht zur Segmentierung der Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen“ veröffentlicht. Für die anknapfende Wettbewerbsprüfung ist es erforderlich, eine erneute Befragung der Marktteilnehmer durchzuführen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat die Bundesnetzagentur jedes von einem oder mehreren Aufgabenträger(n) vergebene SPNV-Netz als eigenständigen Markt definiert, auf dem Leistungen der betriebsnahen Instandhaltung über die Laufzeit des Verkehrsvertrages zu erbringen sind. Im Rahmen der Wettbewerbsprüfung werden von der Bundesnetzagentur ausgewählte repräsentative Netze betrachtet.

Nach den uns vorliegenden Informationen veranlasst Ihr Unternehmen Instandhaltungsleistungen an Eisenbahnfahrzeugen für ein SPNV-Netz. Wir wenden uns daher an Sie. Bitte beantworten Sie die Fragen des „Fragebogens für Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere die betriebsnahe Instandhaltung veranlassende Stellen im SPNV“ in Bezug auf dieses Netz. Wurde Ihr Unternehmen bei mehreren Netzen ausgewählt, beantworten Sie bitte einen Fragebogen pro Netz.

Internetadresse des Fragebogens: www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Bitte tragen Sie auf dem Fragebogen Ihre Berichtsstellenummer vom Anschreiben ein.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Ein Teil der Fragen erfordert die Eingabe sensibler Daten. Wir versichern Ihnen, dass diese Daten Dritten nicht zugänglich sein werden. Zur Verarbeitung werden die Daten in einer geschützten Datenbank archiviert. Die Darstellung von Ergebnissen erfolgt so, dass die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gewährleistet ist. Die Bundesnetzagentur wird Ihre Ausgaben für die betriebsnahe Instandhaltung im o. g. SPNV-Netz abfragen. Sofern Sie die Ausgaben für die betriebsnahe Instandhaltung nicht gesondert erfasst haben, sind sie zu schätzen. Diese Schätzung sollte möglichst belastbar sein, da sie eine wichtige Grundlage zur Feststellung eines wirksamen Wettbewerbs bildet.

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen **elektronisch bis zum 16. Februar 2018** an die **genannte E-Mail-Adresse** der Bundesnetzagentur.

Zum Schutz Ihrer Daten ist es möglich, die Dateien zu verschlüsseln. Nähere Informationen finden Sie auf der Internetseite der Bundesnetzagentur unter der oben aufgeführten Internetadresse.

Bitte füllen Sie den Fragebogen auch dann aus, wenn Ihr Unternehmen keine Instandhaltungsleistungen für das o. g. SPNV-Netz veranlasst, indem Sie Frage 1.2 entsprechend beantworten.

Bei Rückfragen zum Fragebogen und zur Aufgabe der Bundesnetzagentur wenden Sie sich bitte vorzugsweise per E-Mail an werkstattstudie@bnetza.de
In dringenden Fällen ist für Sie Herr Schultz unter der Rufnummer (0228) 14-7075 erreichbar.

Wir weisen Sie darauf hin, dass die Bundesnetzagentur gemäß § 67 Abs. 1, 4-7 ERegG dazu berechtigt ist, zur Durchführung ihrer Aufgaben notwendige Auskünfte und Informationen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten einzufordern. Dies erfolgt mit dem vorliegenden Anschreiben. Eine fehlende Mitwirkung kann gemäß § 67 Abs. 1 ERegG mit einem Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

Bereits vorab danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung.

Im Auftrag

Dr.-Ing. Axel Müller

Kontaktdaten

Internetpräsenz der Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen auf der Internetseite der Bundesnetzagentur:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Bei Rückfragen zum Fragebogen und zur Aufgabe der Bundesnetzagentur wenden Sie sich bitte vorzugsweise per E-Mail an:
In dringenden Fällen ist für Sie Herr Dr. Daniel Schultz unter der Rufnummer (0228)14-7075 erreichbar.

werkstattstudie@bnetza.de

Ausfüllhinweise

Auswahl der Fragebogen

In der vorliegenden Datei wurden die Fragebogen als Tabellenblätter angehängt. Das bedeutet, dass Ihnen alle Fragebogen, die Sie als Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV benötigen, in dieser Datei bereits vorliegen. Welche Fragebogen von Ihnen auszufüllen sind, wird anhand Ihrer Angaben auf dem Tabellenblatt Mantelbogen bestimmt. Bitte füllen Sie deshalb zunächst den Mantelbogen und anschließend die entsprechenden Fragebogen aus.

Drop-Down-Listen

In einigen Feldern wurden sogenannte Drop-Down-Listen eingefügt, die es Ihnen erlauben, Antworten aus einer von der Bundesnetzagentur getroffenen Vorauswahl auszuwählen. Sollte die von Ihnen beabsichtigte Antwort jedoch nicht zur Auswahl stehen und eine Zuordnung zu anderen Antwortmöglichkeiten nicht sinnvoll erscheinen, besteht die Möglichkeit, Antworten manuell in das entsprechende Antwortfeld einzutragen. Wir möchten Sie jedoch darum bitten - sofern möglich - auf die bereits erstellten Antwortmöglichkeiten zurückzugreifen.

Mehrfachantworten

Für den Fall, dass für bestimmte Fragestellungen mehr als nur eine Antwort geben werden kann, sind grundsätzlich - sofern sinnvoll und notwendig - Mehrfachnennungen möglich. Wir möchten Sie jedoch bitten, diese durch ein Semikolon kenntlich zu machen.

Erläuterungen

Zu fast allen Fragen wird ein Feld "ggfs. Erläuterungen" angeboten. Es ist für Anmerkungen, Erklärungen und weitere Informationen zu Ihren Antworten gedacht. Bitte vermerken Sie hier ebenfalls den Grund, wenn Sie eine Frage nicht beantworten können.

Felder nicht ausreichend groß

Es kann vorkommen, dass Ihre Antworten länger sind als die Größe der Felder, sodass ein Teil Ihrer Antwort nicht mehr sichtbar ist. Der Text wird jedoch trotzdem gespeichert. Durch die elektronische Auswertung durch die Bundesnetzagentur wird sichergestellt, dass Ihre Antwort vollständig übertragen wird.

Verschlüsselung der Fragebogen

Zur sicheren elektronischen Datenübertragung bietet die Bundesnetzagentur auf ihrer Internetseite ein kostenfreies Verschlüsselungsprogramm zum Herunterladen an.

Während der Verschlüsselung eines Fragebogens werden zwei verschlüsselte Dateien angelegt. Die Datei mit der Endung **.xlsx.enc** enthält die verschlüsselten Daten des Fragebogens, während die Datei mit der Endung **.xlsx.key** das verschlüsselte (automatisch generierte) Passwort enthält. Die verschlüsselten Dateien speichert das Programm im Ursprungsverzeichnis des gewählten Excel-Frageboogens. **Bitte senden Sie beide verschlüsselten Dateien gemeinsam an die o.a. E-Mail-Adresse!**

Hinweise:

- Bei der Verschlüsselung werden **spezifische Dateinamen** generiert. Daher dürfen die erzeugten Dateinamen nicht mehr verändert werden.
- Das Verschlüsselungsprogramm legt im Verzeichnis *C:\Dokumente und Einstellungen\<Benutzername>\Anwendungsdaten* eine **Protokolldatei** im XML-Format ab, in der eine Liste der verschlüsselten Dateien sowie das automatisch generierte Passwort im Klartext hinterlegt werden. **Daher darf diese XML-Datei niemals an Dritte übermittelt werden.**

Wettbewerbsprüfung auf den Märkten für Wartungseinrichtungen

Fragebogen N1

Nachfrager von betriebsnaher Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV

0 Allgemeine Angaben zu Ihrem Unternehmen

0.1 Bitte füllen Sie jedes für Ihr Geschäftsfeld einschlägige Feld aus. Die Berichtsstellenummer finden Sie im Anschreiben der Bundesnetzagentur.

Berichtsstellenummer	Unternehmensname	Tochtergesellschaft von (wenn nicht zutreffend: Bitte freilassen)	Beteiligungen an Unternehmen (wenn nicht zutreffend: Bitte freilassen)	
8-stellige Zahl	Unternehmensname mit Rechtsform	Name des Konzerns/der Holding	Unternehmensname mit Rechtsform	Anteil in Prozent

0.2 Bitte geben Sie die Anschrift Ihres Unternehmens sowie einen Ansprechpartner an.

Anschrift Ihres Unternehmens (Hauptsitz)	Postleitzahl	Ort	Staat	Ansprechpartner	Telefonnummer	E-Mail-Adresse
Straße/Postfach Text	Zahl	Text	Auswahl	Name Text		

1 Verkehrsnetz und betriebsnahe Instandhaltung

1.1 Bitte teilen Sie uns die Eckdaten des im Anschreiben genannten, von Ihnen bedienten SPNV-Netzes mit.

Name des Ausschreibungsnetzes	<input type="text"/>								
Laufzeit des Verkehrsvertrages	<input type="text"/>								
(federführender) Aufgabenträger	<input type="text"/>								
SPNV-Linien/Streckennamen	<input type="text"/>								
Zugkilometer (p.a.)	<input type="text"/>								
vorheriger Betreiber:	<input type="radio"/> war der derzeitige Betreiber (eigenes Unternehmen) <input type="radio"/> ein anderes EVU, nämlich: <input style="width: 100px;" type="text"/>								
eingesetzte Anzahl an Eisenbahnfahrzeugen	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border-bottom: 1px solid black;">Elektrolokomotiven</td> <td style="width: 25%; border-bottom: 1px solid black;">Diesellokomotiven</td> <td style="width: 25%; border-bottom: 1px solid black;">Elektrotriebwagen</td> <td style="width: 25%; border-bottom: 1px solid black;">Dieseltriebwagen</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Reisezugwagen</td> <td colspan="3"> </td> </tr> </table>	Elektrolokomotiven	Diesellokomotiven	Elektrotriebwagen	Dieseltriebwagen	Reisezugwagen			
Elektrolokomotiven	Diesellokomotiven	Elektrotriebwagen	Dieseltriebwagen						
Reisezugwagen									

ggf. Erläuterung zu Frage 1.1

1.2 Kann bzw. konnte (bei der Erstellung des Angebots für den Verkehrsvertrag) Ihr Unternehmen über die Organisation und Vergabe der betriebsnahen Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes entscheiden oder wurden Ihnen bspw. vom Aufgabenträger Vorgaben gemacht? Bitte benennen Sie ggfs. die externe Entscheidungsinstanz und die Ausgestaltung von Vorgaben.

<input type="radio"/> Die Organisation der betriebsnahen Instandhaltung obliegt/oblag meinem Unternehmen. <input type="radio"/> Die Organisation der betriebsnahen Instandhaltung obliegt/oblag dem Aufgabenträger, nämlich: <input type="radio"/> Die Organisation der betriebsnahen Instandhaltung obliegt/oblag dem Fahrzeughersteller, nämlich: <input type="radio"/> Die Organisation der betriebsnahen Instandhaltung obliegt/oblag einem anderen Akteur, nämlich:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #e6f2ff;"> <th style="width: 60%;">Name</th> <th style="width: 40%;">Erläuterung zur Ausgestaltung der Vorgaben</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Name	Erläuterung zur Ausgestaltung der Vorgaben						
Name	Erläuterung zur Ausgestaltung der Vorgaben								

Wenn Ihr Unternehmen über die Organisation und Vergabe der betriebsnahen Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes entscheiden kann bzw. konnte, beantworten Sie bitte die folgenden Fragen:

1.3 Wie stehen die Wartungseinrichtungen, die die betriebsnahe Instandhaltung durchführen, unternehmensrechtlich zu Ihrem Unternehmen?

ggf. Erläuterung

Die Wartungseinrichtungen werden durch mein oder ein unternehmensrechtlich verbundenes Unternehmen betrieben.
 Die Wartungseinrichtungen werden durch ein unternehmensrechtlich nicht verbundenes Unternehmen betrieben.

Wenn betriebsnahe Instandhaltungsleistungen an den Fahrzeugen des SPNV-Netzes sowohl in eigenen (verbundenen) als auch in fremden (nicht verbundenen) Wartungseinrichtungen durchgeführt werden:

Was ist der Grund dafür?

1.4 Bitte geben Sie einen Überblick über den zeitlichen Ablauf (Monat/Jahr) der SPNV-Ausschreibung und der Organisation der betriebsnahen Instandhaltung.

	Datum MM/JJJJ	ggf. Erläuterung
Ihre Angebotsabgabe für das SPNV-Netz	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Zuschlag des Aufgabenträgers für den Betrieb des SPNV-Netzes	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Entscheidung über betriebsnahe Instandhaltung: - Nutzung eigener/verbundener Wartungseinrichtungen - oder Vertragsabschluss mit Betreibern fremder Wartungseinrichtungen	<input type="text"/>	<input type="text"/>

1.5 Zu welchen Zeitpunkten, gemessen an der SPNV-Vergabe, haben Sie Ausschreibungen oder Leistungsanfragen für die betriebsnahe Instandhaltung im SPNV-Netz gestellt? Was waren die Ergebnisse?

	Anzahl eingeleiteter Ausschreibungen bzw. Anfragen für die betriebsnahe Instandhaltung vor SPNV-Angebotsabgabe		Anzahl eingeleiteter Ausschreibungen bzw. Anfragen für die betriebsnahe Instandhaltung vor SPNV-Zuschlagserteilung		Anzahl eingeleiteter Ausschreibungen bzw. Anfragen für die betriebsnahe Instandhaltung nach SPNV-Zuschlagserteilung		mit Vertrag abgeschlossen		Gesamtvolumen abgeschlossener Verträge		ggf. Erläuterung
	Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Tausend Euro		
Förmliche Ausschreibung											
Leistungsanfrage an mehrere Anbieter											
Direktanfrage ohne Alternativenanbieter											

2 Eigene oder verbundene Wartungseinrichtungen für betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes

2.0 Werden die Fahrzeuge des unter 1.1 genannten SPNV-Netzes ausschließlich oder auch in eigenen bzw. unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen betriebsnah instand gehalten?

Ja: Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen. Nein: Bitte fahren Sie mit dem Fragenkomplex 3 fort.

2.1 Bitte geben Sie die Standorte der eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeugen des o. g. SPNV-Netzes an.

Bezeichnung der Wartungseinrichtung	Straße, Hausnummer	Anschrift Postleitzahl	Ort	Staat	ggf. Erläuterung
Text	Text	Zahl	Text	Auswahl	

2.2 Bitte geben Sie die gesamten Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes in eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen an.

Sollte die Betriebsaufnahme erst zum oder nach dem Fahrplanwechsel 2017/2018 erfolgen, tragen Sie bitte die geplanten Ausgaben für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge des o. g. SPNV-Netzes in eigenen oder unternehmensrechtlich verbundenen Wartungseinrichtungen im ersten Betriebsjahr ein.

im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggfs. erwartete Ausgaben im ersten Betriebsjahr	ggf. Erläuterung
in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	

Sollte die Angabe von Ausgaben nicht möglich sein, geben Sie bitte die Kosten (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes in eigenen oder verbundenen Wartungseinrichtungen an.

im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	ggfs. erwartete Kosten im ersten Betriebsjahr	ggf. Erläuterung
in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	

2.3 Wurden die Wartungseinrichtungen für den SPNV-Verkehrsauftrag neu errichtet oder erworben/gepachtet?

Die Wartungseinrichtungen waren bereits vorhanden und im Bestand.
 Die Wartungseinrichtungen wurden neu errichtet.
 Die Wartungseinrichtungen wurden erworben/gepachtet von:

2.4 Wurden von dem EVU, welches das Verkehrsnetz zuvor bediente, dieselben Wartungseinrichtungen genutzt?

Ja. Nein. Nicht bekannt.

Wenn ja: Hat Ihr Unternehmen erwogen, die Wartungseinrichtungen vom Vorbetreiber zu übernehmen?

Ja. Die Wartungseinrichtungen konnten übernommen werden.
 Die Wartungseinrichtungen konnten nicht übernommen werden. Grund?

Nein. Warum nicht?

ggf. Erläuterungen zu Fragen 2.3 und 2.4

2.5 Aus welchem Grund werden die Leistungen in einer eigenen Wartungseinrichtung erbracht?

Gründe	Ihre Bewertung
zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand bei Fremdvergabe	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
kein Preisvorteil durch Fremdvergabe erwartet	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualität am Markt unbekannt/schlecht	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
zu wenige (erwartete) Anbieter	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Unflexibilität bei Fremdvergabe nach Vertragsschluss	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
eigenes Know-How für Instandhaltung ist bereits vorhanden	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
eigene Wartungseinrichtung bestand bereits	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
passende Vertragsgestaltung durch Regulierung problematisch	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

ggf. Erläuterungen zu Frage 2.5

3 Betriebsnahe Instandhaltung durch nicht verbundene Wartungseinrichtungen

3.0 Werden die Fahrzeuge des unter 1.1 genannten SPNV-Netzes auch oder ausschließlich in unternehmensrechtlich nicht verbundenen Wartungseinrichtungen betriebsnah instand gehalten?

Ja: Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen. Nein: Bitte fahren Sie mit dem Fragenkomplex 4 fort.

3.1 In welchen nicht mit Ihrem Unternehmen verbundenen Wartungseinrichtungen wurde im Jahr 2017 die betriebsnahe Instandhaltung für das unter 1.1 genannte Verkehrsnetz durchgeführt?

Sollte die Betriebsaufnahme erst zum oder nach Fahrplanwechsel 2017/2018 erfolgen: In welchen nicht verbundenen Wartungseinrichtungen soll die betriebsnahe Instandhaltung für das unter 1.1 genannte Vergabernetz durchgeführt werden?

genutzte unternehmensrechtlich nicht verbundene Wartungseinrichtungen					
Betreiber	Standort	Staat		ggf. Erläuterung	
Unternehmensname	Straße	Postleitzahl	Ort	Auswahl	

3.2 Bitte geben Sie die gesamten Ausgaben (in Tausend Euro) für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge des SPNV-Netzes in nicht verbundenen Wartungseinrichtungen an, gestaffelt nach der Reihenfolge aus 3.1.

Sollte die Betriebsaufnahme erst zum oder nach Fahrplanwechsel 2017/2018 erfolgen: Mit welchen Ausgaben rechnen Sie für die betriebsnahe Instandhaltung im Vergabernetz in nicht verbundenen Wartungseinrichtungen im ersten Betriebsjahr?

Betreiber	Ausgaben der externen betriebsnahen Instandhaltung			ggfs. erwartete Ausgaben	ggf. Erläuterung
Unternehmensname	im Jahr 2017	im Jahr 2016	im Jahr 2015	im ersten Betriebsjahr	
	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	in Tausend Euro	

3.3 Wurden die Wartungseinrichtungen für Ihren Auftrag durch den Betreiber neu errichtet oder erworben?

- Die Wartungseinrichtungen waren bereits vorhanden und in seinem Bestand.
 Die Wartungseinrichtungen wurden neu errichtet.
 Die Wartungseinrichtungen wurden erworben/übernommen von:

3.4 Wurden von dem EVU, welches das Verkehrsnetz zuvor bediente, dieselben Wartungseinrichtungen genutzt?

Ja. Nein. Keine Kenntnis. Keine Betreiberwechsel.

Wenn ja:

Werden die Wartungseinrichtungen heute von diesem EVU betrieben? Ja. Nein.

Hat Ihr Unternehmen erwogen, die Wartungseinrichtungen zu übernehmen? Ja. Nein.

Wenn nein:

Warum nicht?

ggf. Erläuterungen zu Fragen 3.3 und 3.4

3.5 Aus welchem Grund werden die Leistungen nicht in einer eigenen Wartungseinrichtung erbracht?

Gründe	Ihre Bewertung
Fremdvergabe zu hoher zeitlicher/organisatorischer Aufwand	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Preisvorteil durch Fremdvergabe erwartet	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Qualität ist am Markt gut	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
zu hohe Investitionskosten	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
SPNV-Vertragslaufzeit zu kurz für Amortisation der Investition	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Flexibilität, da keine Investition zu tätigen	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
Instandhaltungsvertrag bestand bereits vor SPNV-Ausschreibung	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
<input type="text"/>	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.
<input type="text"/>	stimme nicht zu <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A.

ggf. Erläuterungen zu Frage 3.5

3.6a Wenn Sie förmliche Ausschreibungen für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge im o. g. SPNV-Netz durchgeführt haben, beschreiben Sie bitte die Ergebnisse.

Es wurde keine förmliche Ausschreibung durchgeführt.

Anzahl Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	Jahr des Zuschlags	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	Kalenderjahr	

3.6b Wenn Sie Leistungsanfragen an mehrere Anbieter für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge im o. g. SPNV-Netz gestellt haben, beschreiben Sie bitte die Ergebnisse.

Es wurde keine Leistungsanfrage durchgeführt.

Anzahl gestellter Anfragen	Anzahl erhaltener Angebote	Volumen der nachgefragten Leistung	Hauptgrund für Zuschlag	Vertragslaufzeit	ggf. Erläuterung
Anzahl Wartungseinrichtungen	Anzahl Wartungseinrichtungen	Tausend Euro/Jahr	Text	Jahre	

3.6c Wenn Sie Direktvergaben ohne alternative Anbieter für die betriebsnahe Instandhaltung der Fahrzeuge im o. g. SPNV-Netz getätigt haben, beschreiben Sie bitte die Ergebnisse.

Es wurde keine Direktvergabe getätigt.

angeschriebenes Unternehmen	Volumen der nachgefragten Leistung	Vertragslaufzeit	Hauptgrund für Zuschlag	Jahr des Zuschlags	ggf. Erläuterung
Name	Tausend Euro/Jahr	Jahre	Text	Kalenderjahr	

4 Staatliche Regulierung des Marktes für die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV

INFO

Gegenwärtige Regulierung von Wartungseinrichtungen nach § 63 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Als Betreiber von Serviceeinrichtungen sind Betreiber von Wartungseinrichtungen grundsätzlich verpflichtet, einem Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zu gewähren (§ 10 ERegG). Werden Leistungen erbracht, müssen sie denselben Bedingungen genügen (§ 11 ERegG). Nach § 63 ERegG brauchen die Nutzungsbedingungen jedoch lediglich Bestimmungen zur Betriebssicherheit enthalten. Zudem sind die Betreiber von der Pflicht ausgenommen, beabsichtigte Ablehnungen zur Gewährung des Zugangs zu begründen sowie ihre Entgelte nach einem Kostenmaßstab zu ermitteln.

4.1 Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Regulierung von Wartungseinrichtungen der betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV.

Aussage	Ihre Bewertung	ggf. Erläuterung
Die Ausnahmen nach § 63 ERegG sind für diesen Markt gerechtfertigt und zu befürworten.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Nutzungsbedingungen von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Entgeltlisten von Wartungseinrichtungen sollten auf diesem Markt zu veröffentlichen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Zugangs- und Leistungsentgelte sollten sich an Kostenmaßstäben (zzgl. angemessener Gewinn) orientieren.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Die Ablehnung eines Zugangersuchens sollte zu begründen sein.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollte keine Regulierung stattfinden, da sie die Flexibilität bei der Vertragsgestaltung zu stark einengt.	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
Es sollten andere Regulierungsformen für diesen Markt gewählt werden, nämlich:	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	
	stimme nicht zu <input type="radio"/> stimme zu <input type="radio"/> k. A. <input type="radio"/>	

4.2 Hatten Sie in den letzten Jahren gravierende Differenzen/Konflikte mit Betreibern von Wartungseinrichtungen über die betriebsnahe Instandhaltung von Fahrzeugen des SPNV?

nein ja, wie folgt:

Name des Betreibers	Zeitraum	Beschreibung des Sachverhalts	ggf. Erläuterung
Text	Jahr	Text	

5 Kommentarfeld für generelle Erläuterungen, Mitteilungen, Hinweise und Probleme

Fragebogen für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen mit Standort außerhalb Deutschlands

Fragebogen für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen mit Standort außerhalb Deutschlands

Bitte als Scan, Fotografie oder ausgefüllte PDF senden an: werkstattstudie@bnetza.de
oder postalisch senden an: Bundesnetzagentur • Referat 702 • Postfach 80 01 • 53105 Bonn • Deutschland

1. Bitte kontrollieren und ergänzen Sie die folgenden Angaben zu Ihrem Unternehmen:

Unternehmensangaben		
Unternehmensname	Anschrift	
Ansprechpartner		
Name	Telefonnummer	E-Mail-Adresse
Wartungseinrichtungen		
Bezeichnung	Anschrift	

2. Bitte wählen Sie in der nachfolgenden Tabelle aus, an welcher Art von Eisenbahnfahrzeugen Sie in den Jahren 2015-2017 grundsätzlich Instandhaltungsleistungen ausführten. Bitte geben Sie ebenfalls an, wie viele deutsche Kunden (mit Fahrzeugen, die überwiegend in Deutschland eingesetzt werden) Sie in den Jahren 2015-2017 bedient haben.

	Betriebsnahe Instandhaltungsleistungen*		Schwere Instandhaltungsleistungen**	
	grundsätzlich (☒)	Anzahl deutscher Kunden	grundsätzlich (☒)	Anzahl deutscher Kunden
Diesellokomotiven	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Elektrolokomotiven	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Dieseltriebwagen	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Elektrotriebwagen	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Reisezugwagen	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
HGV-Triebzüge***	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Instandhaltungsleistungen allgemein				
	grundsätzlich (☒)	Anzahl deutscher Kunden		
Güterwagen	<input type="checkbox"/>			
Kesselwagen	<input type="checkbox"/>			
Dampflokomotiven	<input type="checkbox"/>			
Gleisbaufahrzeuge	<input type="checkbox"/>			

* *Betriebsnahe Instandhaltungsleistungen sind Arbeiten, die die tägliche Einsetzbarkeit des Fahrzeugs sicherstellen. Sie werden regelmäßig, in geringen zeitlichen Abständen und üblicherweise in der Nähe des Einsatzortes vorgenommen.*

** *Schwere Instandhaltungsleistungen sind Arbeiten, die seltener anfallen und die langfristige Einsetzbarkeit sicherstellen. Beispiele: Aufarbeitung, große Untersuchungen mit Fahrzeugzerlegung, Unfallschadensbeseitigung.*

*** *HGV-Triebzüge = im Hochgeschwindigkeitsverkehr eingesetzte Triebzüge (z.B. ICE, Thalys, TGV)*

3. Bitte tragen Sie in folgende Tabelle die Umsätze ein, die Sie mit Instandhaltungsleistungen für deutsche Kunden (mit überwiegend in Deutschland eingesetzten Fahrzeugen) in den Jahren 2015 bis 2017 erzielten.

Währung: _____

	Betriebsnahe Instandhaltung			Schwere Instandhaltung		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Diesellokomotiven						
Elektrolokomotiven						
Dieseltriebwagen						
Elektrotriebwagen						
Reisezugwagen						
HGV-Triebzüge						

**Questionnaire
for railway maintenance facilities
outside of Germany**

Please email as scan, photo, pdf or docx to: werkstattstudie@bnetza.de
or via postal service to: Bundesnetzagentur • Referat 702 • Postfach 80 01 • 53105 Bonn • Germany

1. Please check and complete the following information regarding your company:

Company		
name	address	
Contact person		
name	telephone number	email address
Railway maintenance facilities		
name or site	address	

2. In the following table please choose the railway vehicles that you have generally offered maintenance services for during the last three years. Please also state how many German customers (with railway vehicles that primarily run in Germany) you have served in the last three years for which kind of service.

	in general (☒)	number of German customers	short description of service activities
diesel locomotives	<input type="checkbox"/>		
electric locomotives	<input type="checkbox"/>		
diesel railcars	<input type="checkbox"/>		
electric railcars	<input type="checkbox"/>		
passenger coaches	<input type="checkbox"/>		
High-speed trains	<input type="checkbox"/>		
freight waggons	<input type="checkbox"/>		
tank waggons	<input type="checkbox"/>		
steam locomotives	<input type="checkbox"/>		
rail-based track construction vehicles	<input type="checkbox"/>		

3. In the following table please state the revenue (and currency) that has been generated with maintenance services for German customers (with railway vehicles that primarily run in Germany) in the respective years.

	currency	revenue 2015	revenue 2016	revenue 2017
diesel locomotives				
electric locomotives				
diesel railcars				
electric railcars				
passenger coaches				
High-speed trains				
freight waggons				
tank waggons				
steam locomotives				
rail-based track construction vehicles				

4. Please answer the following questions on the initiation of contracts or orders from German customers.

a. How often do you track tenders and service enquiries of potential German customers?

never very often prefer not to say

b. Do you get direct enquiries of German customers?

no, never yes, very often prefer not to say

c. Do you take part in tenders or do you answer enquiries from German customers?

no, never yes, very often prefer not to say

d. How deep is your interest in orders or contracts with German customers?

low interest large interest prefer not to say

e. Which advantages and disadvantages do you see for your railway maintenance facility in comparison with a German one?

price and cost level	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
quality / expertise	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
location	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
scheduling flexibility	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
level of awareness	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
relationship of trust	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
others: _____	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				
_____	disadvantage	<input type="checkbox"/>	advantage	<input type="checkbox"/>	prefer not to say				

5. Please describe your contractual relationships with German customers of the last three years.

	initiation of contract for example: open tender, direct enquiry?	type of contract for example: framework contract, single contract?	contract period from year .. to year ..	order volume currency:
1)				
2)				
3)				
4)				
5)				

6. Do you wish to give further comments or explanations?

Thank you very much for supporting our market survey!



Dr.-Ing. Axel Müller

Impressum

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
werkstattstudie@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie
Tel. +49 228 14-7075
Fax: +49 228 14-6700

Stand

Oktober 2019

Druck

Bundesnetzagentur

Bildnachweis

Titelbild: iStock.com/dadoodas

Text

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik
Referat 704 – Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen