

gen verzichten. Daher wird die Arbeitsplatzerhaltungspflicht die Praxis jedenfalls weiter beschäftigen. Zunächst bleibt abzuwarten, welche Maßstäbe die Prüfbehörde ab September 2023 an die Umsetzung der Beschäftigungssicherungsvereinbarungen und Selbstverpflichtungserklärungen anlegen wird und wie die Prüfbehörde das gesetzlich stark vorgeprägte Ermessen ausüben wird.

Absehbar ist schließlich, dass offene Anwendungsfragen in diesem Zusammenhang auch weiterhin mittels FAQ vom BMWK bzw. der künftigen Prüfbehörde kommentiert werden. Diesbezüglich ist nochmals darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Verlautbarungen in den FAQ um Rechtsauffassungen einer Behörde und gerade nicht um rechtsverbindliche Regelungen handelt. Meinungsverschiedenheiten zwischen der Prüfbehörde und Unternehmen können daher außergerichtlich beigelegt oder gerichtlich geklärt werden.

Jetzt erst recht: Dringender Regulierungsbedarf des Vertriebs internetbasierter Mobilitätsdienstleistungen (Teil 2)

Prof. Dr. Christian Koenig, Carlos Deniz Cesarano, Bonn*

Neben der regulatorischen Absicherung einer angemessenen und diskriminierungsfreien Vertriebsprovision, die als Äquivalenzentgelt fungiert und eine finanzielle Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätsdienstleister ermöglicht (hierzu Teil 1 Koenig/Cesarano IR 2023, 177), ist die Einführung einer umfassenden Datenzugangsregulierung erforderlich. So hat das BKartA in seinem Beschl. v. 26.6.2023 zutreffend die zentrale Bedeutung des Zugangs der Mobilitätsdienstleister zu sämtlichen vertriebsrelevanten Daten hervorgehoben. Nur durch ein umfassendes vertriebsbezogenes Regulierungsregime lassen sich wettbewerbskonforme Bedingungen auf den Vertriebsmärkten des Eisenbahnsektors herstellen. Dies ist letztlich auch von zentraler Bedeutung für die wettbewerbliche Prägung des gesamten Eisenbahnsektors, da ein wirksamer Vertriebswettbewerb eine Marktmachthebelung der DB verhindert.

* Prof. Dr. Christian Koenig ist Direktor. Carlos Deniz Cesarano ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Zentrum für Europäische Integrationsforschung (ZEI) der Universität Bonn. Der Beitrag beruht auf einer rechtsgutachtlichen Stellungnahme der Verfasser zur Vorbereitung einer Vorlage an die Monopolkommission.

1 BKartA, Pressemitteilung v. 26.6.2023, S. 2.

2 BKartA, Pressemitteilung v. 26.6.2023, S. 3.

3 Monopolkommission, 9. Sektorgutachten Bahn, Rn. 117.

4 Monopolkommission, 9. Sektorgutachten Bahn, Rn. 139 ff.

5 Monopolkommission, 9. Sektorgutachten Bahn, Rn. 176.

6 BKartA, Pressemitteilung v. 26.6.2023, S. 3.

II. Gebotener Umfang der Datenzugangsregulierung

Darüber hinaus betrifft der Beschluss des BKartA den Zugang zu vertriebsrelevanten Daten. Nach den Feststellungen des BKartA verweigert die DB missbräuchlich den fortlaufenden und diskriminierungsfreien Zugang zu allen von der DB kontrollierten Verkehrsdaten in Echtzeit, die für die Organisation und Buchung von Reisen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unerlässlich sind.¹ Dies betrifft Verspätungsdaten des Schienenpersonenverkehrs ebenso wie Zugausfälle oder ausgefallene bzw. zusätzliche Halte, die Gründe für Verspätungen oder Ausfälle, zusätzliche Fahrten oder Ersatzverkehre, aktuelle Gleisangaben oder Gleiswechsel und Daten zu Großstörungsereignissen. Zwar ist die DB durch die seit dem 7.6.2023 geltende VO (EU) 2021/782 (Fahrgastrechte-VO) verpflichtet, Prognosedaten für die Information der Reisenden zu teilen. Nach der zutreffenden Auffassung des BKartA reicht das für die Abstellung des kartellrechtlichen Verstoßes aber nicht aus. Die Fahrgastrechte-VO erfasst nicht alle erforderlichen Prognosedaten und lässt wichtige Aspekte der kommerziellen und technischen Umsetzung regelungsbedürftig. Der Beschluss soll die Regelungen in der neuen Fahrgastrechte-VO zur Bereitstellung von Prognosedaten somit ergänzen, die Umsetzung insbesondere der kommerziellen und technischen Konditionen näher regeln und einen Zugang auch für Drittdaten eröffnen. Der Datenzugang Dritter muss diskriminierungsfrei und mit dem Datenzugang der DB selbst vergleichbar sein.²

Auch das 9. Sektorgutachten Bahn der Monopolkommission hebt die zentrale Bedeutung des Datenzugangs für einen Wettbewerb auf Vertriebsebene hervor.³ Dabei stellt die Monopolkommission zahlreiche wettbewerbsfördernde Effekte heraus und stuft einen Zugang zu Echtzeitdaten als Treiber für einen Wettbewerb auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette ein.⁴ Widersprüchlich ist jedoch die von der Monopolkommission gezogene Schlussfolgerung, die Umsetzung sowie die Auswirkungen der Fahrgastrechte-VO sollten „erst abgewartet werden, bevor über einen Bedarf an darüber hinausgehender Wettbewerbsregulierung diskutiert wird“.⁵ Einerseits stuft die Monopolkommission also das Kartellrecht aufgrund der Umsetzungsdefizite (insbesondere lange Verfahrensdauer) bloß als komplementäres Lösungsmodell ein (hierzu oben, unter I.); andererseits empfiehlt die Monopolkommission jedoch, zunächst die langwierige Umsetzung der Verpflichtungen nach der Fahrgastrechte-VO abzuwarten. Hiermit dürfte wohl eine noch größere zeitliche Verzögerung einhergehen als im Zusammenhang mit der ex post Wettbewerbskontrolle durch das BKartA, zumal mittlerweile sogar eine Entscheidung des BKartA vorliegt, die ausdrücklich bestätigt, dass der Datenzugang nach der Fahrgastrechte-VO nicht ausreicht.⁶ Hier zeigt sich, dass sich die Monopolkommission wohl vorrangig mit politischen kolossalen Themen wie der Neustrukturierung des DB-Konzerns befasst und der Wettbewerbssituation auf den Vertriebsmärkten nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt hat.

Der für die Wettbewerbsfähigkeit externer Mobilitätsdienstleister erforderliche – über die Wettbewerbskontrolle durch das BKartA hinaus regulatorisch abzusi- chernde – Datenzugang⁷ sollte demnach zwei notwen- dige Komponenten umfassen: Den Zugang zu vertriebs- relevanten Prognosedaten des Schienenpersonenverkehrs sowie den Zugang zu weiteren Daten, die zur Gewähr- leistung eines wirksamen Wettbewerbs erforderlich sind.

Wie das BKartA bereits zutreffend festgestellt hat, ist der durch Art. 10 Fahrgastrechte-VO eingeräumte Zugang zu Verkehrs- und Reiseinformationen – sowohl hinsicht- lich der erfassten Daten als auch hinsichtlich der techni- schen Bereitstellungsmodalitäten (insbesondere Schnittstellen) – nicht ausreichend, um gleiche Wett- bewerbsbedingungen auf den Vertriebsmärkten zu schaf- fen (hierzu unter 1.). Vielmehr benötigen externe Mobili- tätsdienstleister darüber hinaus auch Zugang zu kommer- ziellen Daten wie etwa Zugang zu den geltenden Tarifen, insbesondere Sonderangeboten und spezifischen Rabat- ten (zB Wochenendaktionen⁸), sowie zu Kundenkarten (BahnCard), um wettbewerbsfähige Angebote bereitstel- len und unter wirksamen Wettbewerbsbedingungen mit vertikal integrierten Mobilitätsdienstleistern konkurrie- ren zu können (hierzu unter 2.).

1. Vertriebsrelevante Prognosedaten des Schienen- personenverkehrs von der Fahrgastrechte-VO nur unzureichend erfasst

Zunächst ist ein umfassender Zugang zu vertriebsrele- vantem Prognosedaten des Schienenpersonenverkehrs er- forderlich. Hierunter sollten sämtliche aufbereiteten Da- ten, die den weiteren voraussichtlichen Fahrtverlauf von Zügen unter Berücksichtigung bekannter oder erwarteter Einflüsse wie Betriebsstörungen oder Dispositionsent- scheidungen vorauszusagen objektiv geeignet sind, fal- len. Zu diesen Prognosedaten gehören insbesondere auch prognostizierte Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Zügen an Haltestellen, Daten über Zugausfälle, zusätzliche Fahrten und Ersatzverkehre, Daten über den Grund für einen Zugausfall oder eine Verspätung, Informationen über Großstörungsereignisse sowie Gleiswechsel bzw. das aktuelle Einfahrts- oder Abfahrtsgleis.⁹

Solche wettbewerbsermöglichenden Daten werden nur unzureichend von der in Art. 10 Fahrgastrechte-VO ge- regelten Verpflichtung, Zugang zu Verkehrs- und Reis- einformationen zu gewähren, erfasst. Die Zugangsver- pflichtung nach Maßgabe des Art. 10 Abs. 1, Abs. 2 Fahrgastrechte-VO richtet sich zwar sowohl an Infra- strukturbetreiber als auch an Eisenbahnverkehrsunter- nehmen:

„(1) Infrastrukturbetreiber geben Echtzeitdaten über die Ankunft und die Abfahrt von Zügen an Eisenbahnunter- nehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter und Bahnhofsbetreiber weiter.

(2) Eisenbahnunternehmen gewähren anderen Eisen- bahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reisever- anstaltern, die ihre Dienste verkaufen, Zugang zu den in Anhang II Teile I und II genannten Mindestreiseinforma-

tionen sowie zu den Vorgängen in Buchungssystemen gemäß Anhang II Teil III.“

Im Zuge der Umsetzung der in Art. 10 Fahrgastrechte- VO vorgesehenen Zugangsverpflichtung hat die DB fol- gende Pressemitteilung am 12.5.2023 veröffentlicht:

„Alle Informationen zur Reise jederzeit abrufbar auf dem Smartphone zu haben: Das erwarten Fahrgäste auch auf ihrer Bahnfahrt. Um diesem Bedürfnis noch besser nachzukommen, wird die Deutsche Bahn (DB) ab dem 7. Juni allen interessierten Vertriebspartner:innen die prognostizierten Ankunfts- und Abfahrtszeiten ihrer ICE- und IC-Züge zur Verfügung stellen. Dazu gehören auch betriebliche Live-Meldungen wie Gleiswechsel am Bahnhof oder Informationen etwa bei unweatherbedingten Einschränkungen. Diese Daten werden über eine Schnitt- stelle zur Verfügung gestellt und können von den Ver- triebspartner:innen für eigene Informationsdarstellungen genutzt werden.“¹⁰

Der Zugang externer Mobilitätsdienstleister zu den von Art. 10 Fahrgastrechte-VO erfassten Verkehrs- und Reis- einformationen reicht jedoch nicht aus, um externe Mo- bilitätsdienstleister in die Lage zu versetzen, wett- bewerbsfähige Mobilitätsdienstleistungen am Markt zu erbringen. Insbesondere zielt die Fahrgastrechte-VO nicht auf ein diskriminierungsfreies Niveau hinsichtlich des Datenzugangs ab, sondern schreibt vielmehr ab- schließend fest, zu welchen Daten Zugang zu gewähren ist. Damit ist eine Vielzahl von erforderlichen Daten nicht erfasst; hierzu gehören etwa:

- Verspätungs- und Stornierungsgründe: Die kurze Be- schreibung der Ursache für eine laufende Verspätung oder einen Ausfall. Zum Beispiel: „Verspätung auf- grund eines Signalausfalls“.
- Störungsinformationen über mögliche Probleme: Zum Beispiel Warnungen über Vorfälle wie Probleme mit der Eisenbahninfrastruktur, Zugausfälle, Zwischenfä- lle mit Fahrgästen, Überlastung oder Personalmangel.
- Daten zur Umleitung: Angaben darüber, ob ein Zug, der nach dem veröffentlichten Fahrplan fahren sollte, umgeleitet wurde, dh an anderen als den vorgesehenen Bahnhöfen halten wird.
- Bahnsteignumern: Die geschätzten und tatsäch- lichen Bahnsteige, die ein Zug an jedem Bahnhof, an dem er hält, benutzt.
- Informationen über die Wagenreihung.

7 Hierzu allgemein mit Blick auf eine unionsrechtliche MDMS- VO Koenig/Cesarano IR 2023, 128, 130; spezifisch zum No- vellierungsbedürfnis im EReG Koenig/Cesarano N&R 2023, 42, 45 f.

8 Beispielhaft abrufbar unter: <https://www.derwesten.de/panorama/vermishtes/deutsche-bahn-ticket-preis-friends-rabatt-db-bahncard-id300493847.html>.

9 Zum Begriff der vertriebsrelevanten Prognosedaten des Schie- nenpersonenverkehrs vgl. bereits Koenig/Cesarano N&R 2023, 42, 45 f.

10 Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/ pressestart_zentrales_uebersicht/Fuer-mehr-Informationen- rund-um-die-Bahnreise-Deutsche-Bahn-teilt-Prognosedaten- 10625568.

- Informationen über zukünftig geplante technische Arbeiten (Bauarbeiten etc.).
- Angaben über die Kapazitätsauslastung der Züge.

Auch die technischen Bereitstellungsmodalitäten sind in dem in Art. 10 Fahrgastrechte-VO geregelten Zugang zu Verkehrs- und Reiseinformationen bloß sehr vage vorgegeben. So sieht Art. 10 Abs. 4 Fahrgastrechte-VO vor, dass zur Weitergabe von Informationen und zur Gewährung des Zugangs „geeignete technische Optionen“ genutzt werden, wobei Anwendungsprogrammierschnittstellen bloß exemplarisch genannt werden. Demgegenüber sollte zur Gewährleistung eines effektiven Datenzugangs im EReG geregelt werden, dass dieser dauerhaft und in einem gängigen, maschinenlesbaren Format in Echtzeit mittels einer Schnittstelle oder einer gleichwertigen technischen Möglichkeit zur dauerhaften elektronischen Datenübermittlung zu gewähren ist.

2. Nicht erfasst von der Fahrgastrechte-VO: Weitere Daten, die zur Gewährleistung eines wirksamen Wettbewerbs erforderlich sind

Darüber hinaus sollte eine Datenzugangsregulierung auch den Zugang zu weiteren Daten, die zur Gewährleistung eines wirksamen Wettbewerbs erforderlich sind, umfassen. Dazu gehört zB der Zugang zu allen verfügbaren Tarifen, Sonderangeboten und Rabatten, Kundenkarten, Abonnements und Saisonkarten von Verkehrsdiensten (kommerzielle Daten), zu denen der Zugang eine funktionale Bedingung für die Geschäftsmodelle der Mobilitätsdienstleister bildet. Auch erfasst sein sollten Informationen, die erforderlich sind, um die Fahrgäste bei der Beantragung von Entschädigungen oder Erstattungen zu unterstützen, die gesamte Auswahl an Sitzplatzreservierungsoptionen, Daten zu Borddienstleistungen und Sondertransporten (zB Tiere, Fahrräder) sowie Informationen, die erforderlich sind, um die Fahrgäste beim Umsteigen auf einen alternativen Verkehrsdienst im Falle von Verspätungen zu unterstützen.¹¹

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen auf den Vertriebsmärkten zu schaffen, erfordert der Datenzugang nämlich eine umfassendere Perspektive. Vor allem kommerzielle Daten wie etwa der Zugang zu geltenden Tarifen, insbesondere Sonderangeboten und spezifischen Rabatten

(zB Wochenendaktionen), sowie zu Kundenkarten (BahnCard) von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden benötigt, um sicherzustellen, dass die Kunden das günstigste Angebot erhalten. Eine frühere oder ausschließliche Zurverfügungstellung solcher Informationen innerhalb des vertikal integrierten Unternehmens würde dagegen zu Verdrängungseffekten führen, da integrierte Mobilitätsdienstleister ihren Kunden die günstigsten Angebote früher und besser unterbreiten könnten.

Der Zugangsanspruch sollte sich also auf alle Daten erstrecken, die externe Mobilitätsdienstleister benötigen, um wettbewerbsfähige Angebote bereitzustellen und unter wirksamen Wettbewerbsbedingungen mit vertikal integrierten Mobilitätsdienstleistern konkurrieren zu können. Das Ergebnis sollte ein umfassender gleichberechtigter Zugang zu allen vertriebsrelevanten Daten und Informationen sein.¹²

III. Verhinderung der Marktmachthebelung durch Wettbewerb auf der Vertriebsbene

Der durch geeignete Regulierungsinstrumente ermöglichte Plattformwettbewerb ist schließlich von zentraler Bedeutung für den Wettbewerb im gesamten Eisenbahnsektor, insbesondere auch auf der bereits von der sektorspezifischen Regulierung erfassten Beförderungsebene. Solange nämlich auf der Vertriebsbene kein wirksamer Plattformwettbewerb vorherrscht, ist die DB in der Lage, ihre Marktmacht von den Vertriebsmärkten auf die Beförderungsmärkte zu hebeln und ihre Hebelmacht¹³ umgekehrt ausgehend von den Beförderungsmärkten zu missbrauchen, um den auf den Vertriebsmärkten noch schwachen (aufkeimenden) Anfangswettbewerb seinerseits zu ersticken.¹⁴ Jene Gefahr der Marktmachthebelung hat auch der Präsident des BKartA, Andreas Mundt, im Zuge des Verfahrens gegen die DB adressiert: „Wir wollen verhindern, dass die Deutsche Bahn mit ihren eigenen unternehmerischen Interessen ihre Dominanz im Schienenpersonenverkehr auch auf zukunftsweisende Mobilitätsmärkte ausweitet und innovative Mobilitätsanbieter ausgebremst werden.“¹⁵

Wie auch das BKartA festgestellt hat, stellen integrierte Mobilitätsdienste einen wirkungsvollen Kanal dar, um die Reichweite von Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Nachfrage nach Beförderungsleistungen zu steigern, insbesondere für viel kleinere und weniger populäre Konkurrenten der DB. Werden die Reisenden jedoch weiterhin tatsächlich überwiegend zu den Vertriebskanälen der DB gelenkt, über die allein die Beförderungsleistungen der DB gebucht werden können, erreichen alternative Eisenbahnverkehrsunternehmen nur wenige potenzielle Kunden für ihre Beförderungsleistungen.¹⁶

Ohne einen wirksamen Plattformwettbewerb auf Vertriebsbene wird sich also die Marktmacht der DB auch auf der Beförderungsebene noch weiter festigen (Hebelung der Marktmacht von der Vertriebs- zur Beförderungsebene verstärkt durch vertikale Netzwerkeffekte¹⁷). Denn die Marktmacht der DB auf der Vertriebsbene lenkt die Kunden zu den Beförderungsleistungen der DB, da über die Vertriebskanäle „DB Navigator

¹¹ Koenig/Cesarano IR 2023, 128, 130.

¹² So bereits Koenig/Cesarano IR 2023, 128, 130.

¹³ Vgl. zur Marktmachthebelung am Beispiel Amazon, abrufbar unter: <https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2022/heft/10/beitrag/amazon-und-der-deutsche-paketmarkt-wettbewerb-oder-marktmachthebelung.html>.

¹⁴ Generell zu Hebeleffekten iRd Beurteilung von Zusammenschlüssen nach Maßgabe des § 36 GWB: BKartA, Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle 2012, Rn. 165 ff., abrufbar unter: https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Leitfaden/Leitfaden%20-%20Marktbeherrschung%20in%20der%20Fusionskontrolle.pdf?__blob=publicationFile&v=12.

¹⁵ BKartA, Pressemitteilung v. 26.6.2023, S. 3.

¹⁶ So auch BKartA, Pressemitteilung v. 26.6.2023, S. 3, 4.

¹⁷ Zum Begriff der Netzwerkeffekte Immenga/Mestmäcker/Fuchs GWB § 18 Rn. 143–144 a.

App“ und „Bahn.de“ ja gerade nur Beförderungsleistungen der DB erworben werden können. Alternative Verkehrsanbieter werden zwar angezeigt, jedoch ohne Buchungsoption oder Weiterleitung zum entsprechenden Vertriebskanal. Für die zu den Vertriebskanälen der DB gelenkten Kunden erscheinen damit die Beförderungsleistungen der DB weitgehend alternativlos, was die Marktmacht auf der Beförderungsebene weiter festigt.

Umgekehrt und im gleichen Zuge festigt sich die Marktmacht der DB auf der Vertriebsebene über eine steigende Kundenzahl auf der Beförderungsebene, die zu den Vertriebskanälen der DB gelenkt wird (Hebelung der Marktmacht von der Beförderung- zur Vertriebsebene verstärkt durch vertikale Netzwerkeffekte). Dadurch droht letztlich der auf den Vertriebsmärkten noch schwache (aufkeimende) Anfangswettbewerb seinerseits zu ersticken.

Vor diesem Hintergrund ist ein vertriebsbezogenes Regulierungsregime sowohl eine zentrale Funktionsbedingung für den Wettbewerb auf der Vertriebsebene als auch ein Katalysator für den Wettbewerb auf der Beförderungsebene, da Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit der DB konkurrieren, ihre Reichweite erhöhen und neue Kunden durch neuartige Mobilitätsplattformen gewinnen können. Ein wirksamer Plattformwettbewerb auf Vertriebsebene ist somit von zentraler Bedeutung für die wettbewerbliche Prägung des gesamten Eisenbahnsektors.

IV. Fazit

Insgesamt ist klar ersichtlich, dass eine Ergänzung und Änderung des ERegG zur Förderung eines wirksamen Wettbewerbs im Vertrieb internetbasierter Mobilitätsdienstleistungen erforderlich ist. Der Eisenbahnsektor ist derartig von Marktmachtasymmetrien, vertikaler Integration und der quasi-monopolistischen Stellung der DB auf sämtlichen Ebenen geprägt, dass ein Wettbewerb auf den Vertriebsmärkten nur durch geeignete ex ante Regulierungsinstrumente ermöglicht werden kann. Der Gesetzgeber sollte insbesondere die Entscheidung des BKartA nun zum Anlass nehmen, einen geeigneten regulatorischen Rahmen im ERegG einzuführen.

Zwar ist absehbar, dass künftig auch auf Unionsebene ein Regulierungsregime folgen wird. Gleichwohl ist bereits vor Einführung der unionsrechtlichen Rahmenbedingungen für MDMS ein nationaler Rechtsrahmen erforderlich. Die Vorteile, die integrierte Mobilitätsdienstleistungen für den gesamten Mobilitäts- und insbesondere den Eisenbahnsektor bringen, gebieten die schnellstmögliche Schaffung eines Regulierungsrahmens, der die Erbringung eben jener Dienste ermöglicht. Ohnehin sollte eine unionsrechtliche Rechtsangleichung für MDMS auf einem Regelungsrahmenkonzept beruhen, das den Mitgliedstaaten die Möglichkeit belässt, auf die nationalen Marktgegebenheiten abgestimmte – spezifische – regulatorische Vorgaben zu erlassen.¹⁸

Der Gigabit Infrastructure Act – neue Investitions- und Ausbauanreize zur Deckung des wachsenden Konnektivitätsbedarfs in der EU? (Teil 2)

Hannah Döding (LL.B.), Joana Günther, Filipa Sacher, Bonn*

Um den unionsweiten Konnektivitätsbedarf zu decken, hat die Europäische Kommission am 23.2.2023 eine Reihe von Maßnahmen vorgestellt. Zu dem Paket gehört neben dem Entwurf für den sog. Gigabit Infrastructure Act (GIA-E) auch ein Entwurf für die sog. Gigabit Connectivity Recommendation (GCR-E). Wie im ersten Teil dieses Beitrages (IR 08/2023, 174 ff.) dargestellt wurde, soll der GIA-E die Mängel der sog. Kostensenkungs-RL beheben und zur kosteneffizienten und rechtzeitigen Einführung von Very High Capacity Networks beitragen. Während der Wechsel von einer Richtlinie hin zu einer Verordnung zur Erreichung einer unionsweiten Konnektivität zu begrüßen ist, verbleibt iRd inhaltlichen Maßnahmen zur Mitnutzung bereits bestehender physischer Infrastrukturen die Problematik des Überbaus. Die Verschärfung der Transparenz und Informationspflichten hingegen fördert die Planbarkeit und die effektive Nutzung von Infrastrukturen. Diese Fortsetzung nimmt weitere inhaltliche Änderungen des GIA-E sowie die drohende parallele Aufrechterhaltung zweier Netze – Kupfer und Glasfaser – in den Blick.

c) Genehmigungsverfahren

Der zügige und effiziente Ausbau von VHCN soll nicht durch Behördenverfahren behindert, beschränkt oder weniger attraktiv gemacht werden (Art. 7 Abs. 1 GIA-E). Daher soll das Genehmigungsverfahren digitalisiert und beschleunigt werden. Die neue Vorschrift sieht vor, die Transparenz iRv Genehmigungsverfahren zu erhöhen, indem Behörden alle vorhandenen Informationen über die Konditionen und das Verfahren für eine Genehmigung über eine zentrale Informationsstelle bereitstellen müssen (Art. 7 Abs. 2 GIA-E). Zudem soll ein Genehmigungsantrag elektronisch über eine zentrale Informationsstelle gestellt und eingesehen werden können (Art. 7 Abs. 3 GIA-E). Eine wichtige Neuerung ist die 15-tägige Bearbeitungszeit für die Genehmigungsanträge (Art. 7 Abs. 4 und Abs. 5 UAbs. 2 GIA-E). Die Frist für die Annahme oder Ablehnung einer Genehmigung beträgt vier Monate (Art. 7 Abs. 5 UAbs. 1 GIA-E). Schon die Kostensenkungs-RL sah eine viermonatige Frist vor (Art. 7 Abs. 3 S. 1 Kostensenkungs-RL). Indessen wird in Art. 7 Abs. 7 GIA-E eine Genehmigungsfiktion neu

* Hannah Döding (LL.B.), wissenschaftliche Hilfskraft am Zentrum für Europäische Integrationsforschung der Universität Bonn; Joana Günther, wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Leitfeld Rechtsanwälte; Filipa Sacher, studentische Hilfskraft am Zentrum für Europäische Integrationsforschung der Universität Bonn.