

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Kurzfassung	3
Kapitel 1	
Einleitung.....	8
Kapitel 2	
Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnmärkte	10
2.1 Schienenpersonenverkehr erholt sich langsam	10
2.1.1 Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr droht sich zu verschlechtern.....	11
2.1.2 Schienenpersonenfernverkehr nahezu ohne Konkurrenz	13
2.2 Wettbewerb im Schienengüterverkehr stagniert.....	15
2.3 Keine nachhaltige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu verzeichnen	17
2.4 Entwicklung der Märkte angesichts der geplanten Umstrukturierung des DB-Konzerns	19
Kapitel 3	
Mehr Qualität in der Schieneninfrastruktur dringend erforderlich.....	22
3.1 Schieneninfrastruktur in qualitativ schlechtem Zustand	22
3.1.1 Infrastrukturdefizite mit hohen Verspätungen verbunden.....	28
3.1.2 Notwendige Baustellen führen zu weiteren Qualitätseinschränkungen	32
3.2 Bestehende Regulierungsinstrumente zur Qualitätssicherung unzureichend	37
3.2.1 Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit mit begrenzter Wirkung	39
3.2.2 Trotz Fortschritten beim Baustellenmanagement weiterer Handlungsbedarf	47
3.2.3 Qualitätsorientierte Steuerung der eingesetzten LUFV-Mittel gering....	54
3.3 Qualitätsregulierung regulatorisch neu ausrichten und wirksam gestalten.....	57
3.3.1 Prospektive Qualitätssicherung im Zuge der Entgeltregulierung	57

3.3.2	Qualitätsregulierung unter Berücksichtigung von Governance-Strukturen und der angestrebten Umstrukturierung des DB-Konzerns	62
-------	---	----

Kapitel 4

Datenzugang kann Wettbewerb auf allen Ebenen beleben..... 64

4.1	Wettbewerbsökonomische Wirkungen des Datenzugangs	65
4.1.1	Potenziell wettbewerbsfördernde Wirkungen des Datenzugangs	67
4.1.2	Potenziell wettbewerbsmindernde Wirkungen des Datenzugangs.....	70
4.1.3	Zugang zu Echtzeitdaten kann Wettbewerb auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette fördern	71
4.2	Regulierungsrechtliche Vorschriften zum Datenzugang sind grundsätzlich zu begrüßen, es können jedoch noch Regelungslücken verbleiben	74
4.3	Das Kartellrecht kann Datenzugänge regeln, es verbleiben jedoch Defizite in der Durchsetzung.....	78
4.4	Die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft kann den Zugang zu Prognosedaten für Dritte verbessern	84

Kapitel 5

Fazit..... 86