

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Vorwort..... | 1 |
| Kurzfassung..... | 3 |
| 1 Einleitung | 8 |
| 2 Intramodaler Wettbewerb auf den Eisenbahnmärkten | 9 |
| 2.1 Wettbewerbsentwicklung auf den Eisenbahnmärkten | 9 |
| 2.1.1 Schienenpersonennahverkehr: Anteil der Deutschen Bahn noch über 70 Prozent | 9 |
| 2.1.2 Schienenpersonenfernverkehr: weiterhin weniger als ein Prozent Wettbewerberanteil | 11 |
| 2.1.3 Schienengüterverkehr: Wettbewerberanteil knapp 40 Prozent | 12 |
| 2.2 Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz | 13 |
| 2.2.1 Zugangsregulierung besonders bei Serviceeinrichtungen weiterhin unzureichend | 14 |
| 2.2.2 Anreizelemente bei der Entgeltregulierung | 17 |
| 2.2.2.1 Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte zeigt Notwendigkeit der Regulierung | 18 |
| 2.2.2.2 Anreizsetzung sollte unternehmensspezifische Potenziale zur Produktivitätssteigerung berücksichtigen | 20 |
| 2.2.2.3 Anreizsetzung auch für Kosten aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung | 21 |
| 2.2.2.4 Methodische Unwägbarkeiten bei den Vollkostenaufschlägen | 23 |
| 2.2.2.5 Mehr Klarheit bei der Ermittlung der Kapitalkosten | 24 |
| 2.2.2.6 Billigkeitskontrolle sollte wieder möglich sein..... | 27 |
| 2.2.3 Gestärkte Rolle der Bundesnetzagentur in der Regulierung | 27 |
| 2.2.4 Akteneinsichtsrecht der Monopolkommission bei der Bundesnetzagentur notwendig | 28 |
| 2.3 Der europäische Rechtsrahmen | 29 |
| 2.3.1 Das Vierte Eisenbahnspaket setzt neue Impulse | 29 |
| 2.3.1.1 Fortschritte bei der organisatorischen Trennung..... | 29 |
| 2.3.1.2 Auswirkungen der Markttöffnungs-Richtlinie gering | 33 |
| 2.3.2 Bei Finanzzuschüssen vom Bund an die Deutsche Bahn AG besteht EU- Beihilfenrisiko..... | 34 |
| 2.4 Anwendungspraxis der Bundesnetzagentur | 39 |

| | |
|---|----|
| 2.4.1 Sinnvolle Differenzierung der Entgeltgenehmigungsverfahren | 39 |
| 2.4.2 Netzfahrplanperiode 2017/2018 als Übergangsphase..... | 41 |
| 2.4.2.1 Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Netzfahrplanperiode 2017/2018 ... | 42 |
| 2.4.2.2 Beabsichtigte Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018..... | 44 |
| 2.4.2.3 Umfänglichere Überprüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen notwendig | 45 |
| 2.4.3 Vorbereitungen auf die erste Regulierungsperiode ab 2019 | 45 |
| 2.5 Tarif- und Vertriebskooperationen | 46 |
| 2.5.1 Rechtliche Einordnung der Tarif- und Vertriebskooperationen | 47 |
| 2.5.2 Bundeskartellamtsentscheidung sorgt für mehr Wettbewerb im Vertrieb..... | 48 |
| 2.5.3 Reformbedarf bei der Tarifierung besteht fort | 51 |
| 2.5.4 Tarif- und Vertriebskooperationen zwischen SPNV und SPFV sachgerecht ausgestalten | 53 |
| 2.5.5 Kartellrecht steht Tarif- und Vertriebskooperationen nicht im Wege | 54 |
| 2.5.6 Integration einzelner Streckenabschnitte des Fernverkehrs in Nahverkehrstarife möglich | 59 |
| 2.6 Anreizsetzung zur Qualitätssteigerung im SPNV | 63 |
| 2.6.1 Aufgabenträger setzen Anreize durch Bonus-/Malussysteme | 63 |
| 2.6.2 Anreizsysteme sollten beeinflussbare Kriterien verwenden | 64 |
| 2.6.3 Sanktionsmechanismus im Trassenpreissystem ist verbessерungswürdig | 67 |
| 2.7 Der deutschlandweite integrale Taktfahrplan (Deutschland-Takt) | 68 |
| 2.7.1 Forderungen nach einer Neuorganisation des SPFV | 69 |
| 2.7.2 Funktionsweise des ITF | 71 |
| 2.7.3 Beispiele aus dem Ausland und dem deutschen SPNV | 73 |
| 2.7.3.1 Der Schweizer ITF..... | 73 |
| 2.7.3.2 ITF im Nahverkehr..... | 74 |
| 2.7.4 Ausgestaltung eines deutschlandweiten integralen Taktsystems | 74 |
| 2.7.4.1 Ausgestaltungsoptionen..... | 75 |
| 2.7.4.2 Ein bundesweiter ITF wäre technisch schwer umsetzbar..... | 76 |
| 2.7.4.3 Abhängig von der Ausgestaltung werden rechtliche Änderungen notwendig | 77 |
| 2.7.4.4 Eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse liegt bisher nicht vor | 79 |
| 2.7.4.5 Vergleich zum Status quo | 80 |

| | |
|--|-----|
| 2.7.5 Deutschland-Takt wettbewerblich ausgestalten | 83 |
| 2.7.5.1 Top-Down-Ansatz als Ausgestaltungsoption zu bevorzugen | 84 |
| 2.7.5.2 Der zentrale Taktgeber sollte unabhängig sein | 86 |
| 2.7.5.3 Fernverkehrsstrecken ausschreiben | 87 |
| 3 Intermodaler Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten | 89 |
| 3.1 Das intermodale Wettbewerbsfeld | 89 |
| 3.1.1 Güterverkehr: Marktanteil der Schiene bei 18 Prozent | 89 |
| 3.1.2 Personenverkehr: Marktanteil der Schiene bei sieben Prozent | 92 |
| 3.2 Finanzierungsrahmen | 93 |
| 3.2.1 Finanzierung der Verkehrsträger und Einflussnahme des Bundes | 93 |
| 3.2.2 Politische Forderungen nach einer Stärkung des Schienenverkehrs | 95 |
| 3.2.3 Volkswirtschaftliche Gesamtkostenrechnung für den Verkehrsmarkt in Deutschland | 98 |
| 3.2.3.1 Notwendigkeit eines Vergleichs der Verkehrsträger | 98 |
| 3.2.3.2 Erkenntnisse über die volkswirtschaftlichen Kosten der einzelnen Verkehrsträger fehlen | 101 |
| 3.3 Der liberalisierte Fernbusmarkt | 103 |
| 3.3.1 Auf dynamischen Wettbewerb folgt Konsolidierung | 105 |
| 3.3.2 Fernlinienbusse ergänzen den Schienenpersonenfernverkehr | 108 |
| 3.3.3 Partielle Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern | 111 |
| 3.3.4 Nicht alle Bahnkunden profitieren gleich stark vom intermodalen Wettbewerb | 115 |
| 3.3.5 Diskussion über eine Besserstellung der Schiene im Vergleich zum Fernbus | 116 |
| 3.3.5.1 Ausweitung des Bedienungsverbots würde Ungleichbehandlung verschärfen | 116 |
| 3.3.5.2 Einführung einer Fernbusmaut bedürfte einer detaillierten Analyse | 117 |
| 4 Fazit und Handlungsempfehlungen | 119 |