

Monopolkommission

Sondergutachten 76

# Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen

Sondergutachten der Monopolkommission  
gemäß § 78 ERegG



**Nomos**

<https://doi.org/10.5771/9783845287270-1>

Generiert durch IP '18.218.48.84' am 17.07.2024, 13:41:24.

Das Erstellen und Weitergeben von Kopien dieses PDFs ist nicht zulässig.

**Sondergutachten  
der Monopolkommission**

**Band 76**

Monopolkommission

Sondergutachten 76

# Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen

Sondergutachten der Monopolkommission  
gemäß § 78 ERegG



**Nomos**

**Die Deutsche Nationalbibliothek** verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8487-4485-5 (Print)

ISBN 978-3-8452-8727-0 (ePDF)

1. Auflage 2017

© Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2017. Gedruckt in Deutschland. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten. Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

# 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 Eisenbahnpaket setzt neue Impulse.....	29
2.3.1.1 Fortschritte bei der organisatorischen Trennung.....	29
2.3.1.2 Auswirkungen der Marktöffnungs-Richtlinie gering .....	33
2.3.2 Bei Finanzausschüssen 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 verbesserungswürdig .....	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 Wettbewerbsumfeld .....	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

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1: Entwicklung der Zugleistung und Anteile der Wettbewerber im deutschen SPNV.....	10
Abbildung 2.2: Anteile der Unternehmen im SPNV, 2016 .....	10
Abbildung 2.3: Entwicklung des deutschen SPNV .....	11
Abbildung 2.4: Entwicklung des deutschen SGV .....	12
Abbildung 2.5: Eigenrentabilität der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (vor Steuern) .....	19
Abbildung 2.6: Reale Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte der Deutschen Bahn AG .....	19
Abbildung 3.4: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Linienfernverkehr .....	104
Abbildung 3.5: Marktanteile ausgewählter Fernbusanbieter .....	107
Abbildung 3.6: Linienanzahl und wöchentliche Fahrtenfrequenz im nationalen Fernbusmarkt.....	109
Abbildung 3.7: Fernverkehrshalte im Dezember 2016 .....	110
Abbildung 3.8: Modal-Shift von Fernbusnutzern .....	114