

# Tagung SPFV in Deutschland, Berlin den 30.11.2023

## Impuls-Statement: Lösungen für den SPFV aus ökonomischer Perspektive

Prof. Dr. Thomas Ehrmann, Uni Münster

- **Reale Ausgangssituation:** überlastetes Netz, sehr wahrscheinlich zu wenige finanzielle Mittel für kompletten D-Taktausbau, zu geringe Planungs- & Baukapazitäten, Bürger- & Politikereinsprüche (**Y-Trasse**) etc.pp.
- **Maximalschätzung:** aus Kombination von Mehrwertsteuersenkung, niedrigeren Trassenpreisen und dem D-Takt könnte Marktanteilserhöhung von 10,76% auf 15% folgen; isolierter Marktanteilserhöhungseffekt D-Takt 3% (Eisenkopf/Burgdorf); (**Brutto**)
- **Marktmodell SMA ohne Preise:** nur Mengenerhöhung an Zugkilometern, Nachfrage nur über eine *angenommene* Sitzplatzauslastung von 60% abgebildet (→ **Duopolausgestaltung**)
- **Gründe für ein Überdenken** der derzeitigen Open Access Marktorganisation? ohne durch größte Investitionen ausgelöste gravierende Veränderungen bei der Infrastruktur? ↔ **Marktorganisation muss zur realen, nicht zu einer imaginierten Situation passen**
- **Allgemein:** Wohlfahrt steigt mit sinkenden Trassenpreisen & Duopol führt immer zu mehr Wohlfahrt als ein profitmaximierendes Monopol

## Tagung SPFV in Deutschland, Berlin den 30.11.2023

### Impuls-Statement: Lösungen für den SPFV aus ökonomischer Perspektive

Prof. Dr. Thomas Ehrmann, Uni Münster

- **Gefahr (1):** Beibehaltung des aktuellen Monopols (96% Marktanteil) im SPFV
- **Gefahr (2):** Markteintrittsbarrieren für Wettbewerber (Fahrzeuglebensdauer vs. Zeiträume für Netze, versunkene Kosten  
Incumbent: *Markteintrittskosten >> Marktverbleibskosten*)
- **Gefahr (3):** wettbewerbsfeindliche Ausgestaltung eines Duopols: zwangsläufig vermehrte, geclusterte Abfahrten im D-Takt ggü. vorherigem Fahrplan aber mit Preis- und Gewinnerhöhungen, keine Erhöhung Anzahl der Personenkilometer
- **Gefahr (4):** bei Incumbent für kapazitätserhöhende Fahrzeugkäufe notwendig, aber Eigenmittel fehlen → Ex ante Subventionen (*Netto*)
- **Optimale Lösung bei den og. Restriktionen:** realistische Erhöhung der Kapazität (Überhol- und Ausweichspuren, Netztrennung etc.pp.) plus Erhöhung Wettbewerb (**Anreize realisierbare Kapazitätserhöhungen, Trassenpreise, Wettbewerberzugang zu Wertschöpfung Incumbent**)