

Tagung „SPFV in Deutschland: Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtaktes“

30. November 2023, Berlin

## **Gestaltungsempfehlungen für den SPFV aus Kunden- und Effizienz-Perspektive**

Prof. Dr. Thorsten Beckers

Bauhaus-Universität Weimar, Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Prof. Dr. Kai Nagel

Technische Universität Berlin, Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik (VSP)

Tagung „SPFV in Deutschland: Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtaktes“

30. November 2023, Berlin

Enger Kooperationspartner bei den (institutionen-)ökonomischen Analysen:  
Hans Leister (Zukunftswerkstatt Schienenverkehr)

## Gestaltungsempfehlungen für den SPFV – Effizienz- und Kunden-Perspektive

Die (institutionen-)ökonomischen Analysen in diesem Vortrag basieren auf gemeinsamen Forschungsarbeiten mit Philipp Barthelt und Lukas Vorwerk im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Forschungsvorhabens “SPFV-Orga”

Prof. Dr. Thorsten Beckers

Bauhaus-Universität Weimar, Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Prof. Dr. Kai Nagel

Technische Universität Berlin, Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik (VSP)

# Agenda

## 1) Grundlagen

1.1) Untersuchungsgebiet und -grenzen

1.2) Gestaltungsbereiche und übergreifende Handlungsalternativen

1.3) Vorgehen bei der Analyse und Bewertung

2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Untersuchungsgebiet und -grenzen

## Untersuchungsgebiet

- SPFV ...

Inklusive „Interregio-Verkehre“

- ... in Deutschland

## Untersuchungsgrenzen: Vollständig oder weitgehend ausgeklammert

- Internationale Verkehre
- Vertrieb jenseits von Produkt- und Preisgestaltung (PPG)

... und damit ausgeklammert:

- Intermediäre, Sekundärmärkte, Plattformen, ...
- Vertriebswege, Vertriebs-/Verkaufsabwicklung (online, physisch, ...)
- ...

- Koordination zwischen SPNV und SPFV
- Koordination zum GV

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

### 1.1) Untersuchungsgebiet und -grenzen

### 1.2) Gestaltungsbereiche und übergreifende Handlungsalternativen

#### 1.2.1) Vier (ausgewählte) wesentliche Gestaltungsbereiche

#### 1.2.2) Übergreifende Handlungsalternativen („Modelle“)

### 1.3) Vorgehen bei der Analyse und Bewertung

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

## 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

## 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

## 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Vier wesentliche Gestaltungsbereiche (A, B, C, D) – Vorstellung

Bereitstellung

(A) Fahrplan

- Vorgabe: Deutschland-Takt (durch Behörde bzw. durch Zusammenspiel von Legislative und Exekutive)
- Frage der Offenheit für gewisse Anpassungen etc.

(B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

... = Vertrieb i.e.S.

Leistungs-  
erstellung

(C) (Transport-)Leistungserstellung i.e.S.  
(„Produktion“)

- Betrieb
- Rollmaterial
- Werkstätten

Finanzierung

(D) SPFV-interne (Quer-)Finanzierung

- Nebenbedingung („NB“): Gesamter Fahrplan wird bedient (inkl. der „Zitronen“, deren Angebot zwar aus gesamtwirtschaftlicher Sicht vorteilhaft bzw. politisch erwünscht ist, bei denen jedoch ein geringes Einnahmepotential besteht)
- Ansatz: Im Bereich der „Rosinen“ werden Einnahmen für die netzinterne (Quer-)Finanzierung erzielt, die zur Sicherstellung des Angebots der „Zitronen“ genutzt werden
- Ziel: (Möglichst) kein Übergewinne im Bereich der „Rosinen“

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

1.1) Untersuchungsgebiet und -grenzen

1.2) Gestaltungsbereiche und übergreifende Handlungsalternativen

1.2.1) Vier (ausgewählte) wesentliche Gestaltungsbereiche

1.2.2) Übergreifende Handlungsalternativen („Modelle“)

1.3) Vorgehen bei der Analyse und Bewertung

2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Übergreifende Handlungsalternativen („Modelle“)

(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

Außer Konkurrenz ...

(I) **DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“)** + (eher kleine) **Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)**

(II.a) (eher große) **Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Bruttoverträgen („WuM“)**

(II.b) (eher große) **Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Nettoverträgen („WuM“)**

(III) (eher große) **Behörde + durch viele Vorgaben „gesteuerter“ Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)**

(IV) (eher kleine) **Behörde + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)**



# Übergreifende Handlungsalternativen („Modelle“)

BACK UP

(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

Außer Konkurrenz...

(I) **DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“)** + (eher kleine) Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)

(II.a) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Bruttoverträgen („WuM“)

(II.b) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Nettoverträgen („WuM“)

(III) (eher große) Behörde + durch viele Vorgaben „gesteuerter“ Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)

Kritische Fragen:

- Kriterien für Trassenvergabe
- Größe von (System-)Trassen

(IV) (eher kleine) Behörde + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)

# Übergreifende Handlungsalternativen („Modelle“)

BACK UP

(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

(I) DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“) + (eher kleine) Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)

(II.a) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von Bruttoverträgen („WuM“)

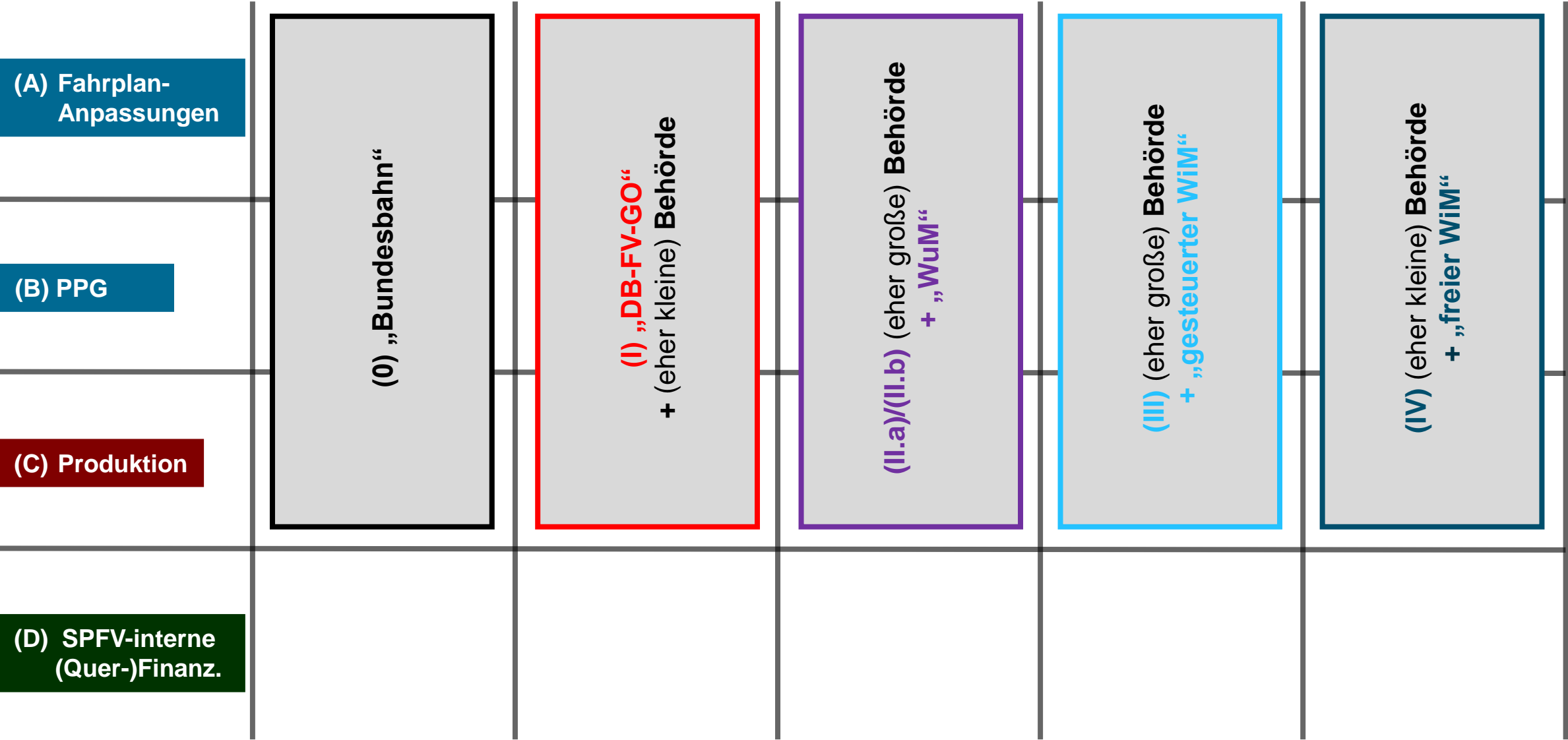
(II.b) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von Nettoverträgen („WuM“)

(III) (eher große) Behörde + durch viele Vorwärtiger Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)

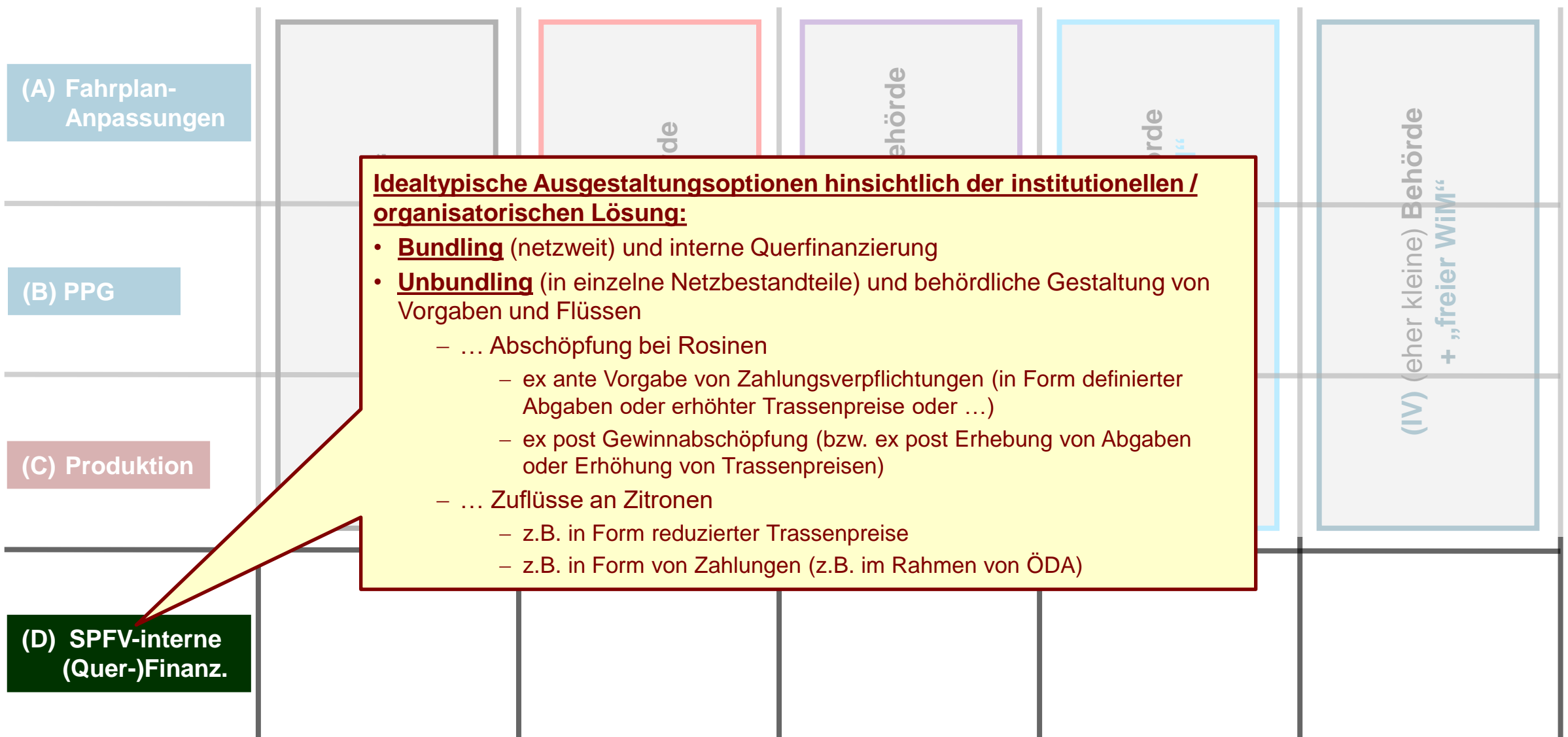
Wo wäre „Geradeaus-Szenario“ einzuordnen ?

(IV) (eher kleine) Behörde + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)

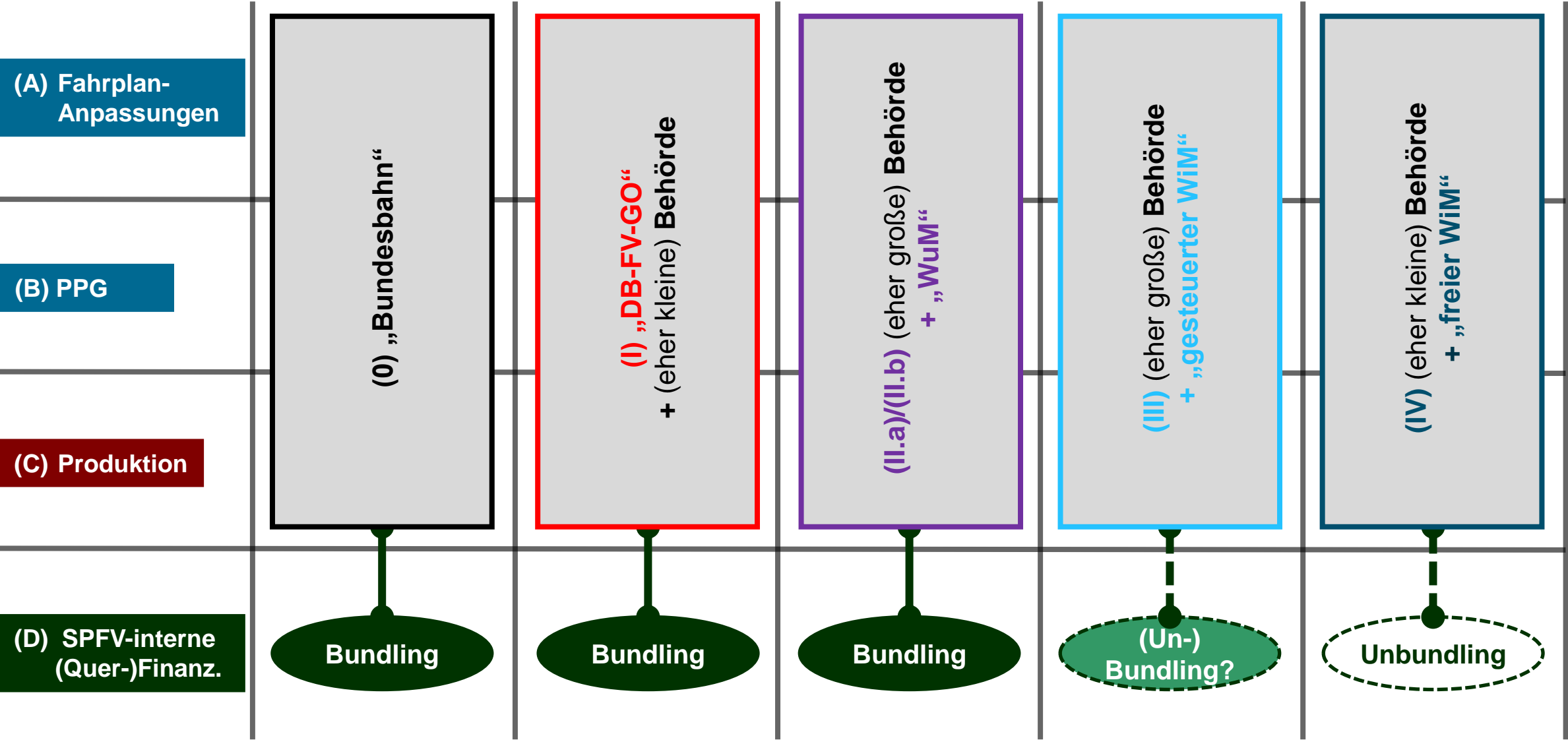
# Vier wesentliche Gestaltungsbereiche und die übergreifenden Handlungsalternativen (1/3)



# Vier wesentliche Gestaltungsbereiche und die übergreifenden Handlungsalternativen (2/3)

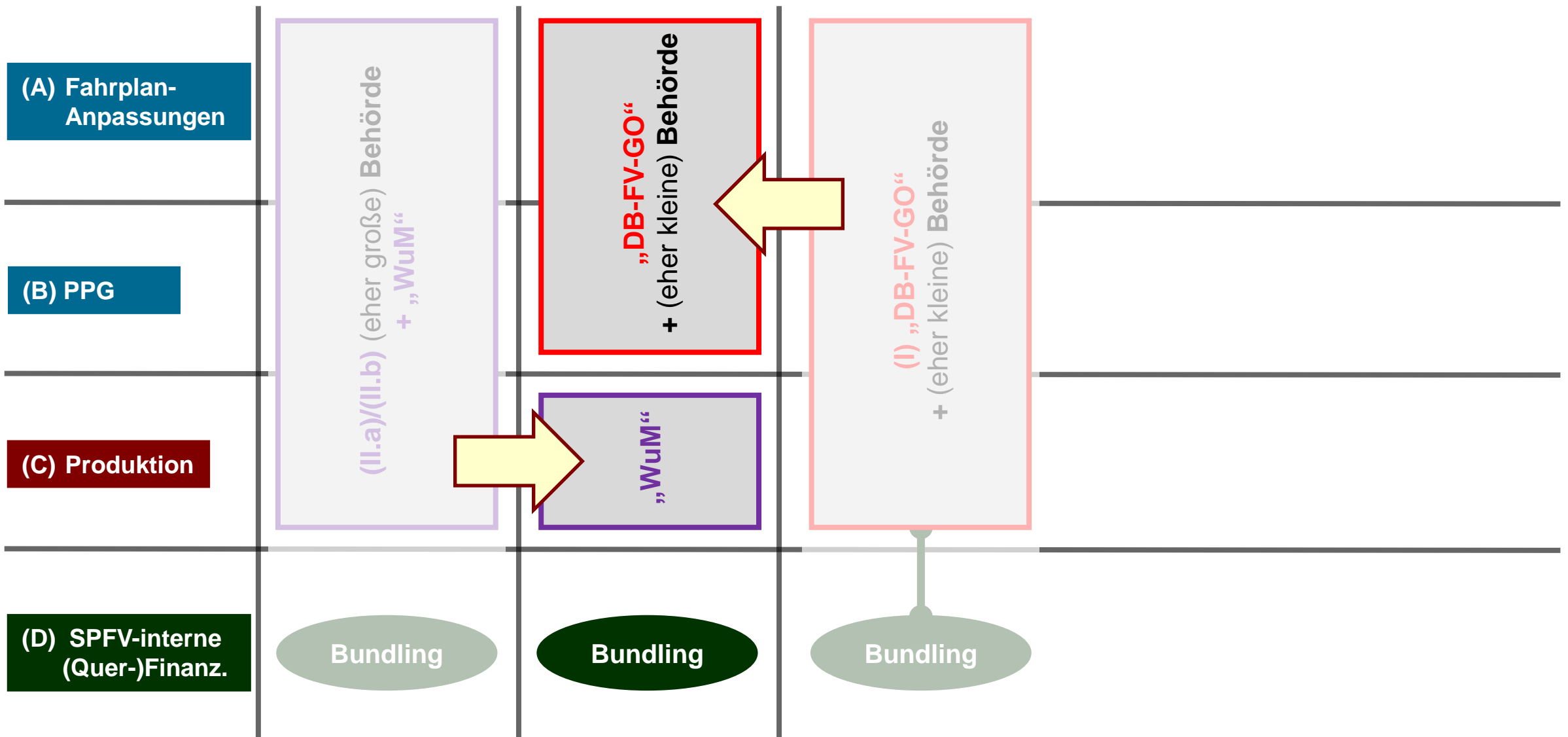


# Vier wesentliche Gestaltungsbereiche und die übergreifenden Handlungsalternativen (3/3)



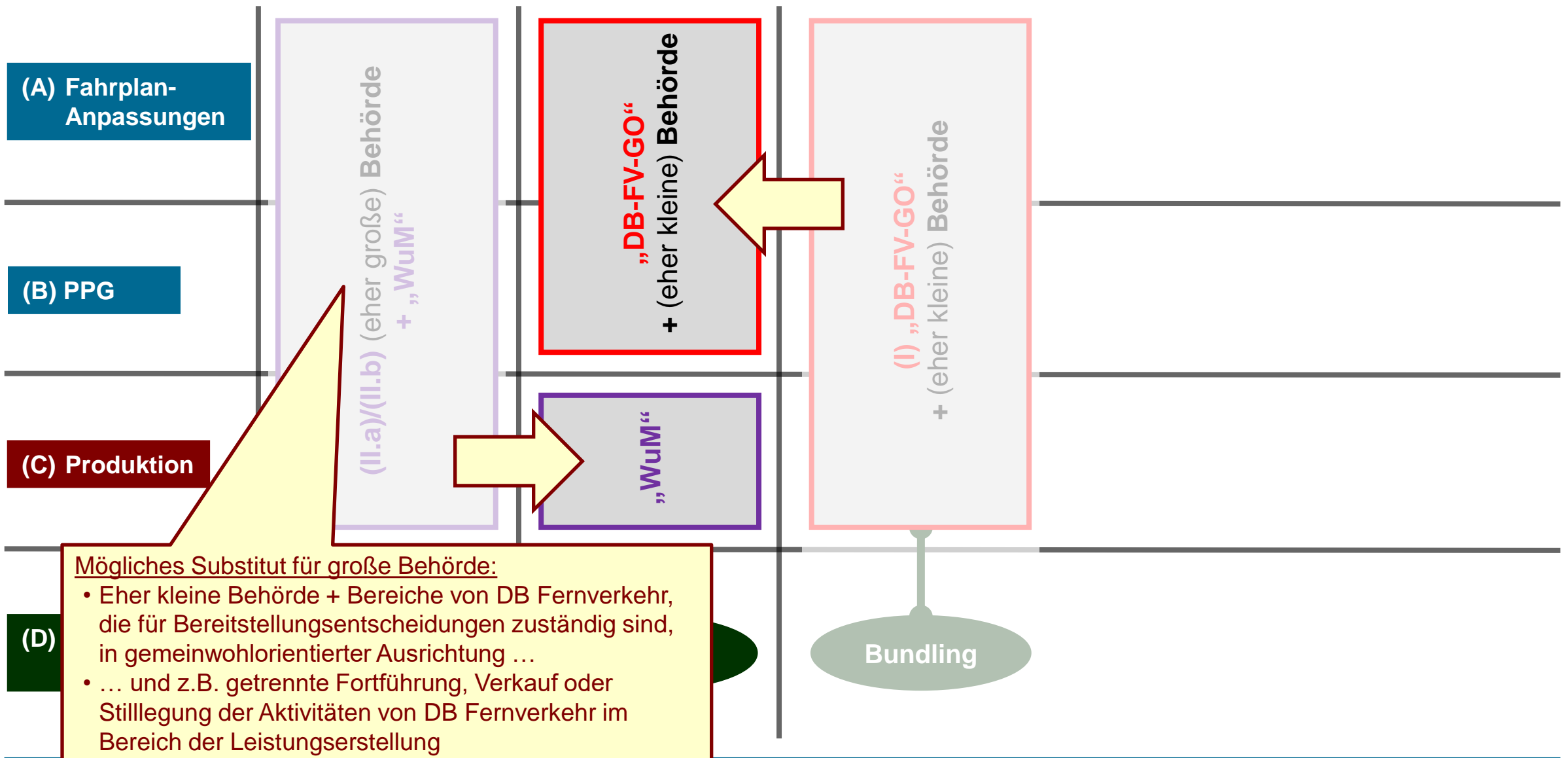
# Jenseits der vorgestellten idealtypischen übergreifenden Handlungsalternativen sind auch diverse „Mischmodelle“ denkbar (1/2)

BACK UP



# Jenseits der vorgestellten idealtypischen übergreifenden Handlungsalternativen sind auch diverse „Mischmodelle“ denkbar (2/2)

BACK UP



# Unklarheit hinsichtlich Marktanteilsentwicklungen (auch) bei Handlungsalternativen III und IV → Szenarien

(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

(I) DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“) + (eher kleine) Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)

(II.a) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Bruttoverträgen („WuM“)

(II.b) (eher große) Behörde + Ausschreibungen von ÖPP-Nettoverträgen („WuM“)

(III) (eher große) Behörde + durch viele Vorgaben „gesteuerter“ Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)

## Szenarien hinsichtlich der Marktanteile von SPNV-Unternehmen:

- Szenario A: DB („weiß“) 90% / „grün“ 8% / weitere 2%
- Szenario B: DB („weiß“) 65% / „grün“ 25% / weitere 10%
- Szenario C: DB („weiß“) 45% / „grün“ 40% / weitere 15%

## Wesentliche Einflussfaktoren auf Marktanteilsentwicklung:

- Intensität der Anreize zum Rosinenpicken
- Vergabekriterien für Trassen
- Wohl auch: Größe von (System-)Trassen

(IV) (eher kleine) Behörde + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)



# Agenda

---

## 1) Grundlagen

1.1) Untersuchungsgebiet und -grenzen

1.2) Gestaltungsbereiche und übergreifende Handlungsalternativen

1.3) Vorgehen bei der Analyse und Bewertung

2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Relevant für die Analyse und Bewertung von übergreifenden Handlungsalternativen („Modellen“) (1/2)

## Nach Implementierung einer Handlungsalternative

- Wie effektiv werden (Bereitstellungs-)Ziele erreicht?
  - ... infolge von Wettbewerb
  - ... bei zentraler („planerischer“) Entscheidung (und einem angenommenen Zielsystem des jeweiligen Akteurs)
  - ...
- ... bzw. wie hoch sind die (Transformations-)Kosten des Wissensaufbaus im Hinblick auf effektive Zielerreichung?
- Wie hoch sind die Kosten bzw. inwieweit wird das Ziel der Kosteneffizienz (bei der Leistungserstellung) erreicht?

### Dabei als Kosten berücksichtigt:

- Zahlungen der Nachfrager
- Zahlungen der öffentlichen Hand

## Vor der bzw. für die Implementierung einer Handlungsalternative

# Relevant für die Analyse und Bewertung von übergreifenden Handlungsalternativen („Modellen“) (2/2)

Nach Implementierung einer Handlungsalternative

## Vor der bzw. für die Implementierung einer Handlungsalternative

- Design
- Politische Durchsetzung (= politische Transaktionskosten)

↔ Anzupassende Normenebene

Ausgeklammert  
bei „First-best-Betrachtung“

- Nur einfache Gesetze?
- ... oder Unions- und/oder Verfassungsrecht?

↔ Verteilungswirkungen

Ausgeklammert

Bei „Second-best-Betrachtung“ als  
unveränderlich angenommen

- Implementierungs-/Übergangskosten

- Auf- und Abbau von Ressourcen und vor allem von Wissen bei Akteuren (die „existieren“ (wie z.B. DB Fernverkehr, DB InfraGO, FlixTrain, BNetzA, ...))
- Kosten der Berücksichtigung eines zugesicherten Schutzes von spezifischen Investitionen bei einzelnen Akteuren (z.B. denkbar: „Art. 12+14 GG + Flixtrain“)
- ...

# Vorgehen bei der Analyse und Bewertung von übergreifenden Handlungsalternativen („Modellen“)

---

## Zunächst Analysen und Bewertungen mit Bezug zu den einzelnen (vier wesentlichen) Gestaltungsbereichen

- Fokus auf „nach Implementierung“
- Außerdem: Berücksichtigung von Kosten des Designs sowie von (Implementierungs-)Kosten des Auf- und Abbaus von Ressourcen und vor allem von Wissen bei Akteuren

## ... anschließend (übergreifende) Bewertung der übergreifenden Handlungsalternativen

- Aufgreifen der Ergebnisse der Analysen und Bewertungen zu den entsprechenden einzelnen Ausgestaltungsentscheidungen
- Ggf. Berücksichtigung von (weiteren/zusätzlichen und ggf. anderen) Effekten, die sich aus Interdependenzen zwischen Ausgestaltungsentscheidungen ergeben
- Berücksichtigung der (Implementierungs-)Kosten eines zugesicherten Schutzes von spezifischen Investitionen bei einzelnen Akteuren (z.B. denkbar: „Art. 12+14 GG + Flixtrain“)

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung

## 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

## 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

## 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Ziele hinsichtlich der Fahrplan-Gestaltung

---

## Vorgabe: Deutschland-Takt (durch Behörde bzw. durch Zusammenspiel von Legislative und Exekutive)

Grundsätzliche Umsetzung wird im Zweifelsfall durch behördliche Aktivitäten sichergestellt

### ... daher im Fokus:

- Frage (i): Inwieweit besteht „unterhalb“ eines (vorgelagert) definierten „Deutschland-Taktes“ (und somit im Bereich der „Feinoptimierung“) Potential für Entscheidungen, die positiv (negativ) zu beurteilen sind
  - Nicht ganz klar, aber wohl allenfalls wenig Verbesserungspotential
  - Übrigens: Auch „Interregio-Angebot“ kann recht problemlos auf Basis „zentralen Wissens“ („fahrplantechnisch“) ausgestaltet werden
- Frage (ii): Durch welche institutionelle Lösung kann (ggf. bestehendes) entsprechendes Potential ausgeschöpft werden (oder vielmehr Schaden angerichtet werden)?

Dazu im Folgenden ...

# Frage (ii): Durch welche institutionelle Lösung kann das (ggf. bestehende) Potential zur Fahrplan-Optimierung ausgeschöpft werden? (1/2)

## (0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

- Ja, das würde funktionieren
- Aber Gestaltungsoption wird ausgeschlossen wegen hoher Implementierungskosten

... = „Analyse und Bewertung der Handlungsalternativen“

## (I) **DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“)** + (eher kleine) **Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)**

- Ja, das würde funktionieren
- Geringe Implementierungskosten

## (II.a) / (II.b) (eher große) **Behörde + Ausschreibungen („WuM“)**

- Ja, das würde funktionieren
- Hohe Implementierungskosten
- Übrigens: Da (bei dieser Ausgestaltungsfrage) nicht so hohe Wissensanforderungen bestehen, würde auch eine kleine Behörde (ohne Interaktionsmöglichkeit mit DB-FV-GO) gut performen; ggf. würden allenfalls kleinere Optimierungschancen übersehen werden

## (III) (eher große) **Behörde + durch viele Vorgaben „gesteuerter“ Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)**

## (IV) (eher kleine) **Behörde + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)**

# Frage (ii): Durch welche institutionelle Lösung kann das (ggf. bestehende) Potential zur Fahrplan-Optimierung ausgeschöpft werden? (2/2)

(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)

... = „Analyse und Bewertung der Handlungsalternativen“

(I) DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“) + (eher kleine) Behörde (ähnlich zu SBB + BAV)

(II.a) / (II.b) (eher große) Behörde + Ausschreibungen („WuM“)

(III) (eher große) **Behörde** + durch viele Vorgaben „gesteuerter“ Wettbewerb im „Open Market“ („gesteuerter WiM“)

- Kein Problem hinsichtlich des Wissens auf der „Behördenseite“ (wie bei Handlungsalternative II.a/II.b) ...
- ... jedoch evtl. sehr große Herausforderungen bei „Steuerung“ des Wettbewerbs

(IV) (eher kleine) **Behörde** + „freier“ Wettbewerb im „Open Market“ („freier WiM“)

- Tendenziell Ballung des Interesses der Wettbewerber im „Rosinen-Kernbereich“ des Netzes → Bei Trassenknappheiten ggf. Gefahr der Externalisierung in Richtung von SPNV und GV
- In "Zitronen-Randbereichen" hängt das Angebot wohl vom behördlichen Agieren ab



# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
  - 2.A) (A) Fahrplan
  - 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)
    - 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG
    - 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)
    - 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland
    - 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen
  - 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)
  - 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung
- 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Übergeordnete Ziele hinsichtlich der Produkt- und Preisgestaltung (PPG) (1/2)

## Sehr abstrakte und sehr übergeordnete Ziele

- Wohlfahrt
- Ggf. auch politische Vorgaben (wie Erreichbarkeit von Gebieten und Personengruppen-bezogene Verteilungsziele jenseits von wohlfahrtsorientierten Entscheidungen in Netzwerken)

## Nicht (mehr) ganz so unkonkrete übergeordnete Ziele

(Kostengünstige) Mobilität im SPfV für Bevölkerung ermöglichen

NB: Eigenwirtschaftlichkeit (oder zumindest Begrenzung von Zuschüssen)

Wohlfahrtsverluste bei unbesetzten Plätzen (in Zügen) berücksichtigen / begrenzen

Inkrementelle Kosten von SPfV-Angebotsausweitungen (mehr Züge) und evtl. sogar erforderlichen (ggf. prohibitiv teuren) Infrastrukturausbauten im Falle von zunehmender (und v.a. induzierter) Nachfrage berücksichtigen (und ggf. Nachfrageinduzierung deutlich entgegenwirken, wenn entsprechende Angebotsausweitungen / Infrastruktur-ausbauten extrem teurer oder gar nicht umsetzbar sind)

Wert von Flexibilität (und damit von „Mobilitätsoptionen“) berücksichtigen

Spezifische Investitionen berücksichtigen → Stabilität und Berechenbarkeit hinsichtlich Produkten und Preisen sowie deren (keinesfalls per se negativ zu beurteilender) Weiterentwicklung

# Übergeordnete Ziele hinsichtlich der Produkt- und Preisgestaltung (PPG) (2/2)

Sehr abstrakte und sehr übergeordnete Ziele

Nicht (mehr) ganz so unkonkrete übergeordnete Ziele

## ... und (ausgewählte) spezielle Ziele

- Marktanteilssteigerungen zulasten des MIV

Zu beachten: Konkurrenzsituation und MIV-Kostenfunktion

- Ggf. auch spezielle Verteilungs-Ziele/-Vorgaben
  - Spezielle Personengruppen (wie Familien, Senioren, Studierende, ...)
  - Periphere Gebiete

Zu beachten: Auch ein geringeres SPFV-Preisniveau (im Allgemeinen und auf einer entsprechenden Relation im Besonderen) kann als Verbesserung der Erreichbarkeit angesehen werden

# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

##### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

##### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

##### 2.B.2.1.1.1.1) Basis-Flex-Tickets

##### 2.B.2.1.1.1.2) Basis-Spar-Tickets

##### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

##### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Übergreifende Frage der Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex-Tickets

##### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

##### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

##### 2.B.2.1.4) ...

##### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

... ungleich (oder zumindest nicht zwangsläufig gleich) den DB-Flex-Tickets

# Basis-Flex-Tickets (1/4)

## Wesentliche Eigenschaften

- Flexibilität
  - Flexibilität am Tag
  - Flexibilität im Vorlauf (Umtausch + Rückgabe, grundsätzlich keine zeitliche Vorlauf-Differenzierung)
- Preisniveau
  - Einerseits preisliche Attraktivität ...
  - ... andererseits – siehe übergeordnete Ziele! – zukünftige Knappheiten vermeiden (bzw. Induzierung von Nachfrage sowie Kosten von Angebotsausweitung und des Infrastrukturausbaus berücksichtigen)
- Berechenbarkeit
  - Preisentwicklung
  - (Zumindest nahezu stets bzw. soweit wie möglich) ausreichende Kapazität (in den Zügen)

## Ziel / Rationalität

## Weiteres (hier nicht vertieft)

# Basis-Flex-Tickets (2/4)

## Wesentliche Eigenschaften

### Ziel / Rationalität

- Flexibilität gewähren / Mobilitätsoptionen schaffen ...
  - ... und dies zu geringen (Produktions- und „Kapazitäts-“)Kosten, denn ein (integrierter) großer Anbieter hat umfangreiches Wissen hinsichtlich der Nachfrage und kann Auslastung seiner Züge mit Basis-Flex-Ticket-Nutzern grundsätzlich sehr gut prognostizieren
  - ... was aus wohlfahrtsökonomischer Sicht klar vorteilhaft gegenüber (unflexiblen) Basis-Spar-Tickets ist
- Damit dann ein Angebots-Qualitäts-Niveau etablieren, welches dem des („eigenen“) Autos entspricht

## Weiteres (hier nicht vertieft)

# Basis-Flex-Tickets (2/4)

## Wesentliche Eigenschaften

### Ziel / Rationalität

- Flexibilität gewähren / Mobilitätsoptionen schaffen ...
  - ... und dies zu geringen (Produktions- und „Kapazitäts-“)Kosten, denn ein (integrierter) großer Anbieter hat umfangreiches Wissen hinsichtlich der Nachfrage und kann Auslastung seiner Züge mit Basis-Flex-Ticket-Nutzern grundsätzlich sehr gut prognostizieren
  - ... was aus wohlfahrtsökonomischer Sicht ...
- Damit dann ein Angebots-Qualitäts

Im Übrigen sind Zug-bezogene Reservierungs-Regime vorhanden, mit denen auch im Falle von Wissensdefiziten bezüglich der Nachfrage eine Auslastungssteuerung gelingen kann (Beispiel: Japan)

## Weiteres (hier nicht vertieft)

# Basis-Flex-Tickets (3/4)

## Wesentliche Eigenschaften

## Ziel / Rationalität

## Weiteres (hier nicht vertieft)

- Gewisse Preis-Differenzierung nach Relationen und Tagen denkbar, die (und ggf. auch mittelfristig absehbare) Knappheiten berücksichtigt
  - Aber zu beachten:
    - Möglichst geringe Komplexität (was letztendlich auch eine Frage der optimalen Regeldifferenzierung ist)
    - Berechenbarkeit
    - Begrenzung des „Spreizungs-Ausmaßes“
  - Beispiele
    - „B-H-Ruhrgebiet-Köln am Freitag“ ...
    - ... vs. „B-CB“
- ...



# Basis-Flex-Tickets (4/4)

Wesentliche Eigenschaften

Ziel / Rationalität

Weiteres (hier nicht vertieft)

Übrigens: „Bahncard 100“ (= „Klimaticket“ = „Generalabonnement“)  
als spezielle Form eines Basis-Flex-Tickets

# Agenda

...

2) ...

## 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

##### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

###### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

###### 2.B.2.1.1.1.1) Basis-Flex-Tickets

###### 2.B.2.1.1.1.2) Basis-Spar-Tickets

... ungleich (oder zumindest nicht  
zwangsläufig gleich) den DB-Spar-Tickets

###### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

###### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Übergreifende Frage der Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex-Tickets

###### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

###### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

###### 2.B.2.1.4) ...

###### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

...

# Basis-Spar-Tickets (1/3)

## Eigenschaften

- In jedem Fall
  - Zugbindungen (und/oder andere Arten von Flexibilitäts-Einschränkungen)
  - Geringere Preise als Basis-Flex-Tickets ...
  - ... und durchaus unproblematisch: Unsicherheit hinsichtlich Verfügbarkeit (sowohl insgesamt als auch hinsichtlich bestimmter Preisniveaus)
  - ...
- Denkbar und noch genauer zu beleuchten
  - Nur begrenzt reduzierte Flexibilität durch (kostengünstige oder sogar kostenlose) Aufwärtskompatibilität (wie in der Schweiz)
  - ...

## Ziel / Rationalität

# Basis-Spar-Tickets (2/3)

## Eigenschaften

### Ziel / Rationalität

- Eher keine problematische Verkehrsinduzierung trotz günstiger Preise, weil kein „breites“ Commitment zur langfristigen Verfügbarkeit bzw. zum langfristigen (geringen) Preisniveau
- Effektives Adressieren (auch) weiterer übergeordneter Ziele
  - (Kostengünstige) Mobilität im SPFV für Bevölkerung ermöglichen
  - Wohlfahrtsverluste bei unbesetzten Sitzplätzen berücksichtigen / begrenzen
- Erzielung von Deckungsbeiträgen, die zur Erreichung des Ziels der Eigenwirtschaftlichkeit (oder zumindest der Begrenzung von Zuschüssen) beitragen

# Basis-Spar-Tickets (3/3)

## Eigenschaften

## Ziel / Rationalität

- Eher keine problematische Verkehrsinduzierung durch günstiger Preise, weil kein „breites“ Commitment zur langfristigen Verfügbarkeit bzw. zum langfristigen (hohen) Servicelevel
- Effektives Adressieren (auch) weiterer Zielgruppen
  - (Kostengünstige) Mobilitätssteigerung ermöglichen
  - Wohlfahrtsverluste bei anderen Zielgruppen berücksichtigen / begrenzen
- Erzielung von Deckungsbeiträgen durch Erreichung des Ziels der Eigenwirtschaftlichkeit (oder zumindest der Begrenzung von Zuschüssen)

## Ausmaß des DELTAS von Basis-Spar-Tickets zu Tickets bei (strikt) Gewinn-orientiertem Yield-Management

- Anderer Einsatz von Transaktionskosten (bei privatem Yield-Management umfangreicher Einsatz, z.B. „Flutter-Preise“)
- Zu beachten: Basis-Flex-Preis als Deckel für Spitzenlastbepreisung in Yield-Management

# Agenda

...

2) ...

## 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

##### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

###### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

###### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

###### 2.B.2.1.1.2.1) Annahme: Fixierte / unveränderbare Anzahl an Sitzplätzen pro Zug (und folgend Zug-bezogene Betrachtung)

###### 2.B.2.1.1.2.2) Zusätzliche Option der Verlängerung von Zügen

###### 2.B.2.1.1.2.3) Interdependenzen zum Fahrplan: Option des Angebots zusätzlicher Züge

###### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Übergreifende Frage der Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex- Tickets

###### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

###### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

###### 2.B.2.1.4) ...

# „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“ (1/3): **Ziele und Erfolgsfaktor(en)**

## Vorrangiges Ziel des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

- Plätze für Basis-Flex-Tickets anbieten ...
- ... und dies (möglichst) auch bei kurzfristiger Nachfrageentscheidung bezüglich bestimmtem Zug

- Dies beeinflusst und begrenzt die Anzahl der Basis-Spar-Tickets, die für bestimmte Züge verkauft werden (können)
- Ggf. sind (in Nachfrage-starken Spitzen-Zeiten) keinerlei Basis-Spar-Tickets vorzusehen, so dass dann sämtliche Kapazität eines Zugs für Basis-Flex-Ticket-Inhaber zur Verfügung steht

## Erfolgsfaktor

- Wissen über Nachfrage und Fähigkeit zur Nachfrageprognose im Allgemeinen ...
- ... und bezüglich „finaler“ Nachfrage bezüglich einzelner Züge von Basis-Flex-Ticket-Inhabern im Speziellen

## „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“ (2/3): (Präventive und „Notfall-“)Maßnahmen zur Vermeidung von bzw. zum Management von Nachfrageüberhang bei Basis-Flex-Ticket-Inhabern bezüglich bestimmter Züge

### Sehr präventiv

- Gewisse statische (Listen-)Preis-Differenzierung bezüglich Basis-Flex-Tickets
  - Tage, Relationen (siehe oben)
  - Zu beachten: keine zu großen Preis-Spreizungen und keine dynamischen Preise (also im Zweifelsfall kein wirkliches Peak-Load-Pricing)
- Ansteigende Kosten der Benutzung, die (präventiv) abschrecken
  - Angebot von Stehplätzen (und damit ansteigende Kosten der Nutzung infolge von Qualitätseinbußen)
  - Ex ante Bereitstellung von Auslastungsinformationen („rote Kennzeichnung“ als Warnung hinsichtlich möglicher Überfüllung)

### Reservierungen als kurative Maßnahme



# „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“ (2/3): (Präventive und „Notfall-“)Maßnahmen zur Vermeidung von bzw. zum Management von Nachfrageüberhang bei Basis-Flex-Ticket-Inhabern bezüglich bestimmter Züge

Sehr präventiv

## Reservierungen als kurative Maßnahme

- Anwendungssituationen
  - Knappheit bezüglich bestimmter Züge ist zu erwarten (oder zumindest nicht unwahrscheinlich)
  - Möglich: Reservierung speziell und ausschließlich für ausgewählte Züge zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Strecken, auf denen es „knapp“ werden dürfte
- Optionen
  - Kostenlose Reservierungsmöglichkeit für einen Zug (je Ticket)
    - Gewünschte Funktion aufgrund von Anreizwirkungen (hinsichtlich „ehrlicher“ Reservierung) durch Transaktionskosten des Verschiebens der Reservierung
    - Spezielle Frage des Umgangs mit „BahnCard 100“ → Denkbar: Reservierungs-Kontingente, „Sperrbereiche“ um aktuelle Reservierungen (plus No-Show-Strafen jenseits von „Freischuss-Kontingent“), ...
  - Wie vorstehend, jedoch sind die Reservierungen (und/oder deren „Verschiebung“) günstig bepreist

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

##### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

##### 2.B.2.1.1.2.1) Annahme: Fixierte / unveränderbare Anzahl an Sitzplätzen pro Zug (und folgend Zug-bezogene Betrachtung)

##### 2.B.2.1.1.2.2) Zusätzliche Option der Verlängerung von Zügen

##### 2.B.2.1.1.2.3) Interdependenzen im Fahrplan: Option des Angebots zusätzlicher Züge

##### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Über ... Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex-

### Erste diesbezügliche Überlegungen

- Großer Vorteil (nicht zuletzt aus wohlfahrtsökonomischer Sicht):  
Stärkung des Commitments, dass Basis-Flex-Ticket-Inhaber (möglichst) immer Züge nutzen können
- Mehrkosten/Nachteile
  - Mehrkosten der Platz / Zug-Angebots-Ausweitung (und / oder andere Verschlechterungen) bei „Lok-bespannten Zügen“
  - Etwaige Mehrkosten/Nachteile bei grundsätzlicher Entscheidung für („Längen-flexible“) „Lok-bespannten Zügen“
- ... und Frage der Vorteils-/Nachteils-Abwägung

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

##### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

##### 2.B.2.1.1.2.1) Annahme: Fixierte / unveränderbare Anzahl an Sitzplätzen pro Zug (und folgend Zug-bezogene Betrachtung)

##### 2.B.2.1.1.2.2) Zusätzliche Option der Verlängerung von Zügen

##### 2.B.2.1.1.2.3) Interdependenzen zum Fahrplan: Option des Angebots zusätzlicher Züge

##### 2.B.2.1.1.3) Nachelaert: Überreifende Frage der Q... bei Basis-Flex-

2.B.1

2.B.1

...

### Erste diesbezügliche Überlegungen

- Großer Vorteil (nicht zuletzt aus wohlfahrtsökonomischer Sicht):  
Stärkung des Commitments, dass Basis-Flex-Ticket-Inhaber (möglichst) immer Züge nutzen können
- Mehrkosten/Nachteile und Frage der Vorteils-/Nachteils-Abwägung

### Spezielle Anmerkungen mit Bezug zu Open-Market-Modellen III und IV

- Welches im Wettbewerb stehende Unternehmen sollte diese selten genutzte Zusatz-(Zug-) Kapazität finanzieren (Analogie zu Spitzenlast-/Reservekraftwerken im Energy-Only-Market (EOM))
- Knappheit bietet bei Yield-Management-Ansatz viele Vorteile und warum sollte man dazu beitragen, diese aufzulösen?

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

##### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

##### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Übergreifende Frage der Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex-Tickets

#### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

#### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

- Auch möglich: Qualitäts- und Preis-Differenzierung bei Basis-Flex-Tickets („Gold und Silber“), die sich hinsichtlich der Prioritätsrechte an der Nutzung der Kapazität in Knappheitsfällen unterscheiden
- Ausblick: Alternativ / zusätzlich auch bereits auf Ebene der (vorgelagerten) Bahn-Card-Angebote anwendbar

#### Züge als Beispiel

...

Auch (ggf. ergänzend) denkbar: Personen-Gruppen/-Eigenschaften basierte Differenzierung („Standard vs. Studierende / Senioren“)

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.1.1) Basis-Tickets

##### 2.B.2.1.1.2) ... und Frage des „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

##### 2.B.2.1.1.3) Nachgelagert: Übergreifende Frage der Qualitäts-Differenzierung bei Basis-Flex-Tickets

##### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

##### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

##### 2.B.2.1.4) ...

##### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt)

### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

...

Blick in die deutsche (DB-)Praxis:  
Bahn-Bonus-Differenzierungen (Platin, ...) geht in eine  
ähnliche Richtung

# Agenda

...

## **2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)**

### **2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend**

#### **2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement**

#### **2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)**

#### **2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte**

#### **2.B.2.1.4) ...**

#### **2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität**

### **2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel**

### **2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan**

...

# Bahn-Card-Lösungen („gespaltene Tarife“)

## Begründungswege hinsichtlich der Rationalität einer Bahn-Card 50 unter Berücksichtigung der definierten (übergeordneten) Ziele

- (Insbesondere) aus Sicht der Nachfrager blickend
  - Grundpreis (bei diesem gespaltenen Tarif) als Zugangsrecht zu den Mobilitätsoptionen, die ein („großes“) SPfV-Netzwerk etabliert und deren Wert durch die Reduktion des Nutzungspreis ansteigt
  - Dabei auch Beitrag zur Abdeckung der (Fix-)Kosten der Bereitstellung dieses SPfV-Netzwerks
- Speziell mit Blick auf die übergeordneten Ziele von Relevanz
  - Selektion der Nachfrager, mit denen definiertes Ziel der Marktanteilsgewinne (zulasten des MIV) erreicht wird
  - Beitrag zur Einnahmesteigerungen (ist wertvoll im Hinblick auf das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit bzw. der Begrenzung öffentlicher Zuschüsse)

## Ebenso (von der Tendenz her) sinnvoll

- Bahn-Card 25
  - Bahn-Card 100
- Varianten denkbar: ..., ...

## Erwägenswert: „Bahn-Card 80“ (als interessantes „Auto-Substitut“)

## Weiteres

- Netzweite vs. räumlich begrenzte Gültigkeit
- ...

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

#### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

#### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

##### 2.B.2.1.3.1) „Ergänzungs-Tickets“

##### 2.B.2.1.3.2) Sozial-/Zielgruppen-Angebote

##### 2.B.2.1.3.3) ...

#### 2.B.2.1.4) ...

#### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

...

Z.B. „Randzeiten-Flex-Tickets“



# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

#### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

#### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

##### 2.B.2.1.3.1) „Ergänzungs-Tickets“

##### 2.B.2.1.3.2) Sozial-/Zielgruppen-Angebote

##### 2.B.2.1.3.3) ...

#### 2.B.2.1.4) ...

#### 2.B.2.1.5) ... und nicht zu

### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbu

#### züge“ als Beispiel

### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Ja

...

- Sozial-/Zielgruppen-Angebote und Sozial-Ziele (und z.T. Verbindung mit Preis-Diff.)
- „Gutscheine“ (kontingentierte, für spezielle Personengruppen)
- ...

- In gewissem Maße wohl sinnvoll
- ...
- Hier keine weitere Betrachtung

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

#### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

#### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

Commitments insbesondere bei Basis-Flex-Tickets bedeutsam

#### 2.B.2.1.4) ...

#### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

...

# Agenda

...

## 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

#### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösung“

#### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sicher) ...

#### 2.B.2.1.4) ...

#### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

Offensichtlicher Rückgang der Flexibilität (reduzierte Mobilitätsoptionen) = weniger Nutzen bei identischen Produktionskosten

### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

#### 2.B.2.2.1) Grüne und weiße Züge und Tickets auf einer Strecke bzw. Relation

#### 2.B.2.2.2) Grüne und weiße Züge und Tickets in einem Netz

### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und ...

...

- Ausmaß der Ineffizienz abhängig von Netzstruktur und Nachfrage
- Beispiel: Deutschland (Netz!) vs. Spanien (Madrid nach X)

# Agenda

...

## 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

##### 2.B.2.1.1) Basis-(Flex- und Spar-)Tickets und Plätze/Zug-bezogenes Kapazitätsmanagement

##### 2.B.2.1.2) „Bahn-Card-Lösungen“ („Gespaltene Tarife“)

##### 2.B.2.1.3) Weitere (wohl sinnvolle) Produkte

##### 2.B.2.1.4) ...

##### 2.B.2.1.5) ... und nicht zuletzt (als übergeordneter Aspekt): PPG mit geringer Dynamik und Komplexität

#### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

##### 2.B.2.2.1) Grüne und weiße Züge und Tickets auf einer Strecke bzw. Relation

##### 2.B.2.2.2) Grüne und weiße Züge und Tickets in einem Netz

#### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

...

- Einerseits Forschungsbedarf (zu Ausgestaltungsfragen) ...
- ... andererseits aber auch bereits ausreichendes Wissen hinsichtlich grundsätzlicher Beurteilung von PPG (vornehmlich aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive) vorhanden (siehe vorstehend)

# Agenda

---

...

## 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

#### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

##### 2.B.2.3.1 Schweiz

##### 2.B.2.3.2 Japan (speziell „Japan Railways“)

### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

...

# Einordnung der PPG in der Schweiz

## PPG entspricht weitgehend der vorgestellten Soll-/Ziel-PPG

- „Streckenbillette“ entspricht (in etwa) Basis-Flex-Ticket
- „Sparbillette“ entspricht (in etwa) Basis-Spar-Ticket
  - Dabei gewisse (erhöhte) Flexibilität durch Möglichkeit zur Anrechnung bei Erwerb eines Streckenbilletes
  - Geringe Relevanz der Sparbillette in der Schweiz als der DB-Sparpreise in Deutschland

## Bahn-Card-Lösungen

- Halbtaxabonnement (analog Bahn-Card 50)
- Generalabonnement (analog Bahn-Card 100)
- ...

...

## Bei vorhersehbaren (ggf. auch kurzfristigen) starken Nachfrageanstiegen erfolgt Verlängerung von Zügen

Dies ist möglich, da ein Großteil des Rollmaterials aus („Längenflexiblen“) „Lok-bespannten Zügen“ besteht

# Agenda

---

...

## 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

#### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

#### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

##### 2.B.2.3.1 Schweiz

##### 2.B.2.3.2 Japan (speziell „Japan Railways“)

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

...

# Einordnung der PPG in Japan (speziell „Japan Railways“)

---

## PPG ähnelt dem vorgestellten Soll-/Ziel-PPG

- Tickets entsprechen grundsätzlich Basis-Flex-Tickets
  - Zeitliche Flexibilität am Tag
  - Gewisse eingeschränkte zeitliche Flexibilität im Vorlauf, da bei Stornierung eine geringe (Stornierungs-)Gebühr erhoben wird
- Stabiles und berechenbares Preisniveau

## „Plätze/Zug-Kapazitäts-Managements“

- Regelmäßig Plätze-Knappheiten in Zügen
- Kurative Maßnahme: Aufteilung der Züge in zwei Bereiche und Reservierungs-Regime
  - Nicht reservierter Bereich (mit Qualitätseinbußen bei Überfüllung etc.)
  - Bereich mit reservierten Plätzen, wobei Reservierungen kostenlos zwischen Zügen „verschoben“ werden können (sofern es freie reservierbare Plätze gibt)
  - Verhältnis der beiden Bereiche ist flexibel und wird je nach Nachfragestruktur für einzelne Züge festgelegt
- Außerdem: geschicktes Timing der Instandhaltung, damit Nachfragespitzen (z.B. zu Feiertagen) mit erhöhtem Angebot begegnet werden kann



# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

##### 2.B.2.1) (Implizit) von einem Anbieter und einem „PPG-Regime“ im SPFV-Netz ausgehend

##### 2.B.2.2) Implikationen eines Unbundling des PPG-Regimes im SPFV-Netz: „grüne (weiße) Tickets für grüne (weiße) Züge“ als Beispiel

##### 2.B.2.3) Einschub: Einordnung der PPG in der Schweiz und in Japan

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

##### 2.B.3.1) DB Fernverkehr als Netzwerkanbieter (von weiteren Unternehmen abstrahierend)

##### 2.B.3.2) Gesamter SPFV (DB Fernverkehr und weitere Unternehmen)

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung

## 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)

# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

##### 2.B.4.1) Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG problemlos sicherstellen können bzw. dieses vorsehen (Modelle 0, I, II.a/II.b)

##### 2.B.4.2) Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG

###### 2.B.4.2.1) Ohne behördliche Eingriffe in PPG (Modell IV)

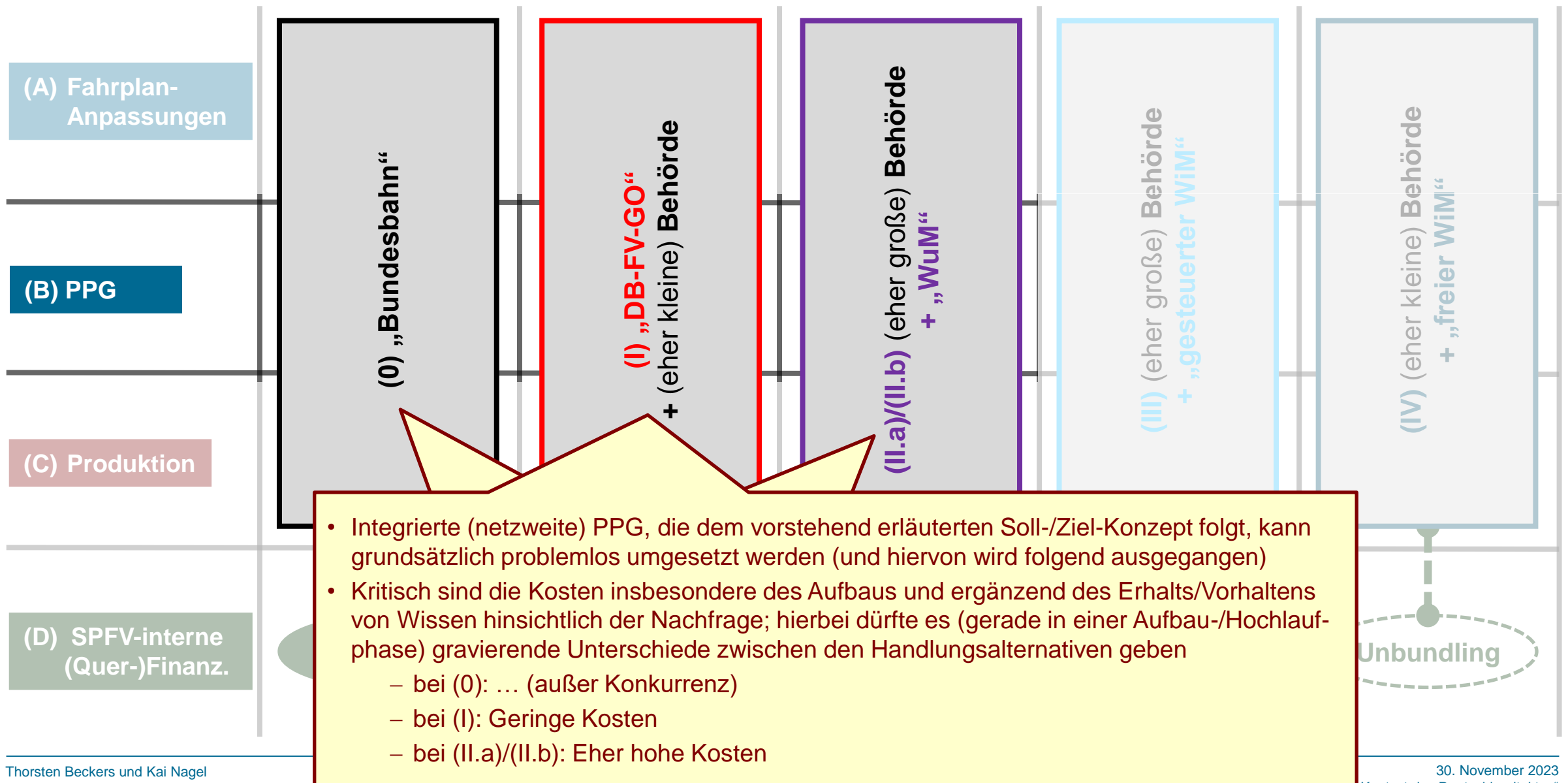
###### 2.B.4.2.2) Mit behördlichen Vorgaben bezüglich PPG (Modell III)

##### 2.B.4.3) Schlussfolgerungen

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung

# Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG problemlos sicherstellen können bzw. dieses vorsehen



- Integrierte (netzweite) PPG, die dem vorstehend erläuterten Soll-/Ziel-Konzept folgt, kann grundsätzlich problemlos umgesetzt werden (und hiervon wird folgend ausgegangen)
- Kritisch sind die Kosten insbesondere des Aufbaus und ergänzend des Erhalts/Vorhaltens von Wissen hinsichtlich der Nachfrage; hierbei dürfte es (gerade in einer Aufbau-/Hochlaufphase) gravierende Unterschiede zwischen den Handlungsalternativen geben
  - bei (0): ... (außer Konkurrenz)
  - bei (I): Geringe Kosten
  - bei (II.a)/(II.b): Eher hohe Kosten

# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

##### 2.B.4.1) Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG problemlos sicherstellen können bzw. dieses vorsehen (Modelle 0, I, II.a/II.b)

##### 2.B.4.2) Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG

###### 2.B.4.2.1) Ohne behördliche Eingriffe in PPG (Modell IV)

###### 2.B.4.2.2) Mit behördlichen Vorgaben bezüglich PPG (Modell III)

##### 2.B.4.3) Schlussfolgerungen

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung

Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und  
Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG  
**Ohne behördliche Vorgaben zur PPG (1/3)**

**Vorab: Trade-off...**

- Wettbewerbsdruck
- vs.
- Vorteile durch großes, netzweites Angebot eines EVU (DB Fernverkehr)

**„Spar-Tickets“**

- Angebot wird erfolgen
- Wettbewerbsdruck mit Bezug zu Relationen zu beurteilen
- ...

**„Flex-Tickets“**

**„Bahn-Cards“**

# Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG

## **Ohne behördliche Vorgaben zur PPG (2/3)**

### „Spar-Tickets“

### „Flex-Tickets

- Auch ein gewinnorientiertes etabliertes großes Unternehmen würde (voraussichtlich) Grundzüge des dargestellten Soll-/Ziel-PPG's realisieren (Basis-Flex- und -Spartickets, Bahn-Card, ...)
  - „groß“ (zumindest auf bestimmter Relation), weil Wert von Basis-Flex-Tickets davon abhängt, dass „benachbarte“ Angebote bestehen, was zu Flexibilität (hinsichtlich der Auswahl des Zuges) führt und damit Mobilitätsoptionen generiert
  - „etabliert“, weil umfangreiches Wissen über Nachfrage erforderlich ist (insbesondere zur Kapazitätssteuerung für Basis-Flex-Tickets)
- Von relevanten Diskrepanzen zur Soll-/Ziel-PPG ist dennoch (in einem (insbesondere langfristig) schwierig zu prognostizierenden Ausmaß) auszugehen
  - Entweder Preisniveau ist ineffizient hoch, weil intramodaler Wettbewerbsdruck nicht vorhanden ist (z.B. bei Szenario A / 90% weiß)
  - ... oder gewisser Wettbewerbsdruck in Duopol-Konstellation (z.B. bei Szenario C / 45% weiß), aber dann Verlust von Flexibilität / Mobilitätsoptionen, weil aus Sicht von Ticketinhabern reduziertes (nutzbares) Zugangebot
  - ...
- ...

### „Bahn-Cards“

- Wert von Bahn-Cards aus Kundensicht sinkt, wenn Anbieter nicht (mehr) so hohen Marktanteil hat
- Trade-off ...

Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und  
Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG  
**Ohne behördliche Vorgaben zur PPG (3/3)**

**Nachgelagert: (Weitere) negative Effekte des WiM aus gesamtwirtschaftlicher Sicht**

- Wettbewerbsdruck vor allem im Bereich der Rosinen und des „Netz-Kerns“, wo es tendenziell die größte „Knappheitsgefahren“ gibt; wenn relevante Knappheit, dann führt Wettbewerb gar nicht mehr zu niedrigen Preisen
- Erzeugung von (absichtlicher und unnötiger) Komplexität (Transaktionskosten!) im Rahmen gewinnorientierter Preisdifferenzierungen
- ...

**Nachgelagert: Positive Effekte des WiM aus gesamtwirtschaftlicher Sicht**

- Vorteile bei Innovationen im Kundeninteresse (im Vergleich zu Handlungsalternativen!)?
- ...?



**Resümee:**

- Im Ergebnis (unabhängig vom sich realisierenden Wettbewerbs-Szenario) klar schlechter zu beurteilen als die Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG (problemlos) sicherstellen können
- Unabhängig davon ist es für die Beurteilung nicht unwichtig, was letztendlich genau passieren wird (aber da ist sehr viel möglich ...)

# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

2.B.4.1) Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG problemlos sicherstellen können bzw. dieses vorsehen (Modelle 0, I, II.a/II.b)

2.B.4.2) Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG

2.B.4.2.1) Ohne behördliche Eingriffe in PPG (Modell IV)

2.B.4.2.2) Mit behördlichen Vorgaben bezüglich PPG (Modell III)

2.B.4.3) Schlussfolgerungen

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung



Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und  
Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG  
**Mit behördlichen Vorgaben zur PPG**

---

**Denkbare behördliche Vorgaben gehen sinnvollerweise in Richtung einer integrierten PPG**

- Basis-Flex-Ticket-Angebote, Bahn-Cards, ggf. Vorgabe von (Höchst-)Preisen
- Basis-Flex-Ticket-Angebote müssen von Vorgaben oder Anreizregimen „begleitet“ werden, die eine ausreichende Bereitstellung an Kapazitäten für die entsprechenden Ticket-Inhaber in den einzelnen Zügen vorsehen
- ...

**Mit zunehmendem Umfang an behördlichen Vorgaben, nähert sich Modell III („WiM“) dem Modell II.b (Netto-Verträge) immer mehr an ...**

**... und infolgedessen fällt die Beurteilung der PPG entsprechend weniger negativ aus**

**Bei Bewertung jedoch auch zu berücksichtigen:**

- Kosten insbesondere des Aufbaus und ergänzend des Erhalts/Vorhaltens von Wissen hinsichtlich der Nachfrage in Behörde, die die entsprechenden Vorgaben etabliert
- Trade-off: Umfang des behördlichen Wissens (und damit einhergehende Kosten) vs. Qualität der behördlichen Vorgaben

# Agenda

## 1) Grundlagen

## 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen

### 2.A) (A) Fahrplan

### 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)

#### 2.B.1) Übergeordnete Ziele hinsichtlich der PPG

#### 2.B.2) Ableitung einer „Ziel-/Soll-PPG“ (in Grundzügen, aus den übergeordneten Zielen abgeleitet)

#### 2.B.3) Einschub: Einordnung der PPG im aktuellen SPFV in Deutschland

#### 2.B.4) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen

2.B.4.1) Handlungsalternativen, die integrierte (netzweite) PPG problemlos sicherstellen können bzw. dieses vorsehen (Modelle 0, I, II.a/II.b)

2.B.4.2) Strategien der Unternehmen bei WiM / Open Market und Beurteilung des (Gesamt-)Ergebnisses durch Abgleich mit Ziel-/Soll-PPG

2.B.4.2.1) Ohne behördliche Eingriffe in PPG (Modell IV)

2.B.4.2.2) Mit behördlichen Vorgaben bezüglich PPG (Modell III)

#### 2.B.4.3) Schlussfolgerungen

### 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)

### 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung

# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
  - 2.A) (A) Fahrplan
  - 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)
  - 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)
  - 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung
- 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Leistungserstellung – Analyse und Beurteilung der übergreifenden Handlungsalternativen (1/2): Klare Vorzugslösung: Handlungsalternative I

## Klare Vorzugslösung: Handlungsalternative I [„DB-FV-GO“ + (eher kleine) Behörde]

- Geringe Implementierungskosten
- Mit Abstand die geringsten Kosten nach Implementierung

Erkenntnisse der Institutionenökonomik im Allgemeinen und der Transaktionskostentheorie im Speziellen berücksichtigend

## (G) Erbringung der Transportleistung

Beckers, T. (2017/04/27): Organisationsmodelle für den SPFV – Eine (institutionen-) ökonomische Analyse; Vortrag auf der Tagung „Reformmodelle für die Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland“ an der TU Berlin, Berlin, Vortragsfolien zum Download.

### Option des Wettbewerb um langfristige Verträge für die Transportleistungserbringung „unterhalb“ einer zentralen Angebotsplanung und Fahrplankonzeption (analog SPNV)

- Übliche Vertrags-/Regulierungsprobleme
- Wettbewerbsprobleme (mittel- bis langfristig)
- Herausforderung des Wissensaufbaus und -erhalt beim Regulierer, der dann wesentliche Aufgaben zu übernehmen hätte

### Fahrzeuggestellung und -finanzierung

- (Sehr) hohe Spezifität (hohe Kapitalintensität, Langlebigkeit, enge Märkte)
- ... → Erhebliche Vorteile bei öffentlicher Involvierung in Bereitstellung und Finanzierung
  - Unkomplizierte Umsetzung bei monopolistischer Transportleistungserbringung
  - Umsetzung im Falle von Wettbewerb hingegen deutlich komplizierter, u.a. ist Know-how-Aufbau hinsichtlich Fahrzeugen bei Regulierer erforderlich (dabei auch zu beachten: F&E / Innovationen)

### → Empfehlungen:

- Grundsätzlich „Inhouse“-Lösung mit öffentlichem Monopolisten
- Steuerung der DB-Fernverkehr (und dabei auch Anreizintensität) anpassen
  - Rückgriff auf Vertragslösung wohl sinnvoll
  - Kein (reiner) Fokus auf betriebswirtschaftliche Kennziffern, die zu Kurzfristorientierung anreizen
- Ggf. einen kleinen Teil der Verkehrsleistungen anderweitig vergeben

# Beurteilung und Ranking der weiteren Modelle nicht trivial...

„Schulnoten-Beurteilung“ als  
Diskussions-Anstoß

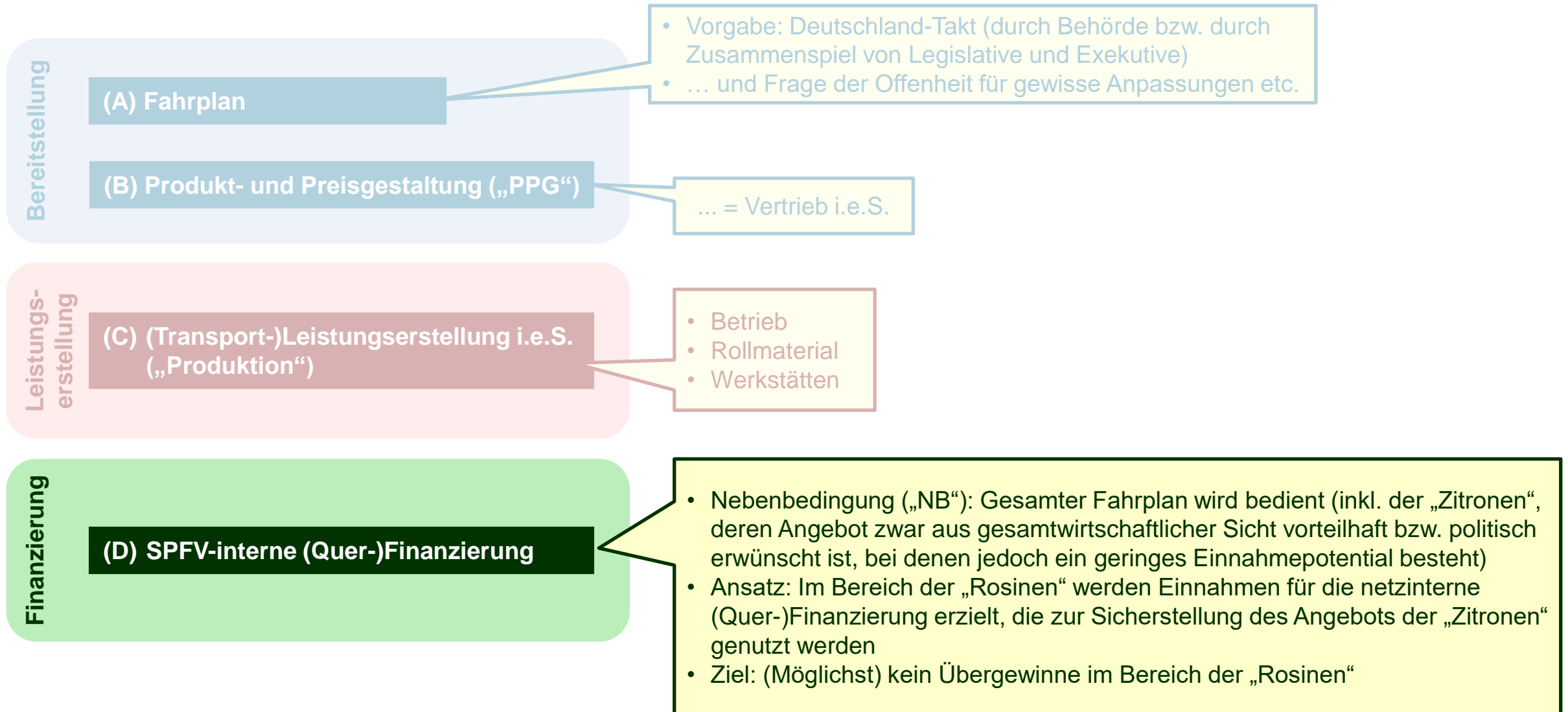
	Design, Implementierung / Übergangskosten	Nach Implementierung
<b>(0) „Bundesbahn“ (als ganz große Behörde)</b>	Außer Konkurrenz	<b>2?</b>
<b>(I) DB-Fernverkehr-GO („DB-FV-GO“)</b> + (eher kleine) Behörde	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>(II.a)</b> (eher große) Behörde + <b>ÖPP-Bruttoverträge („WuM“)</b>	<b>4</b>	<b>2-3</b>
<b>(II.b)</b> (eher große) Behörde + <b>ÖPP-Nettoverträge („WuM“)</b>	<b>4</b>	<b>3-4</b>
<b>(III)</b> (eher große) Behörde + <b>„gesteuerter WiM“</b>	<b>2-3</b>	<b>2-4</b>
<b>(IV)</b> (eher kleine) Behörde + <b>„freier WiM“</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

# Agenda

---

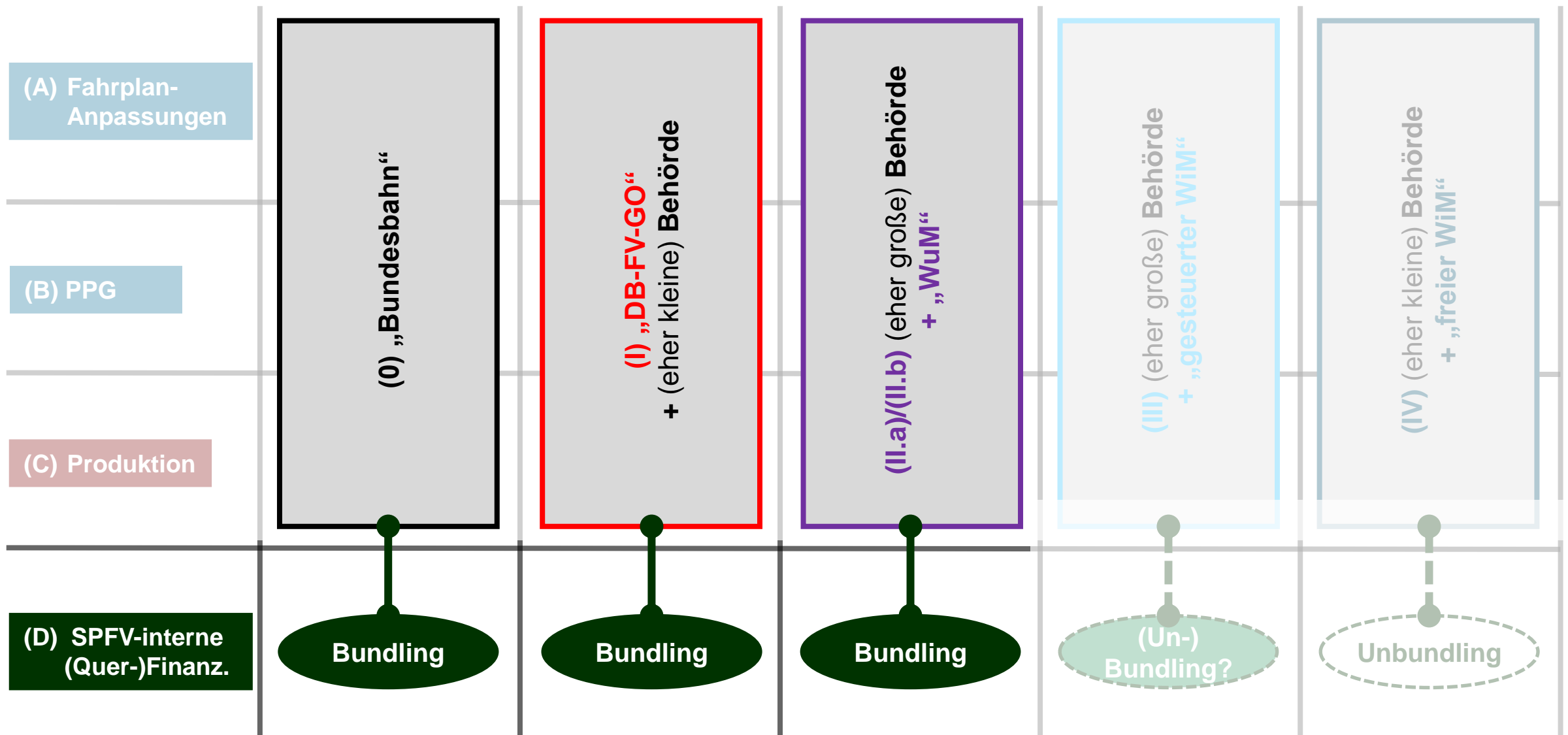
- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
  - 2.A) (A) Fahrplan
  - 2.B) (B) Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)
  - 2.C) (C) Transportleistungserstellung („Produktion“)
  - 2.D) (D) SPFV-netzinterne (Quer-)Finanzierung
- 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Wdh.: Ziele der SPFV-netzinternen (Quer-)Finanzierung



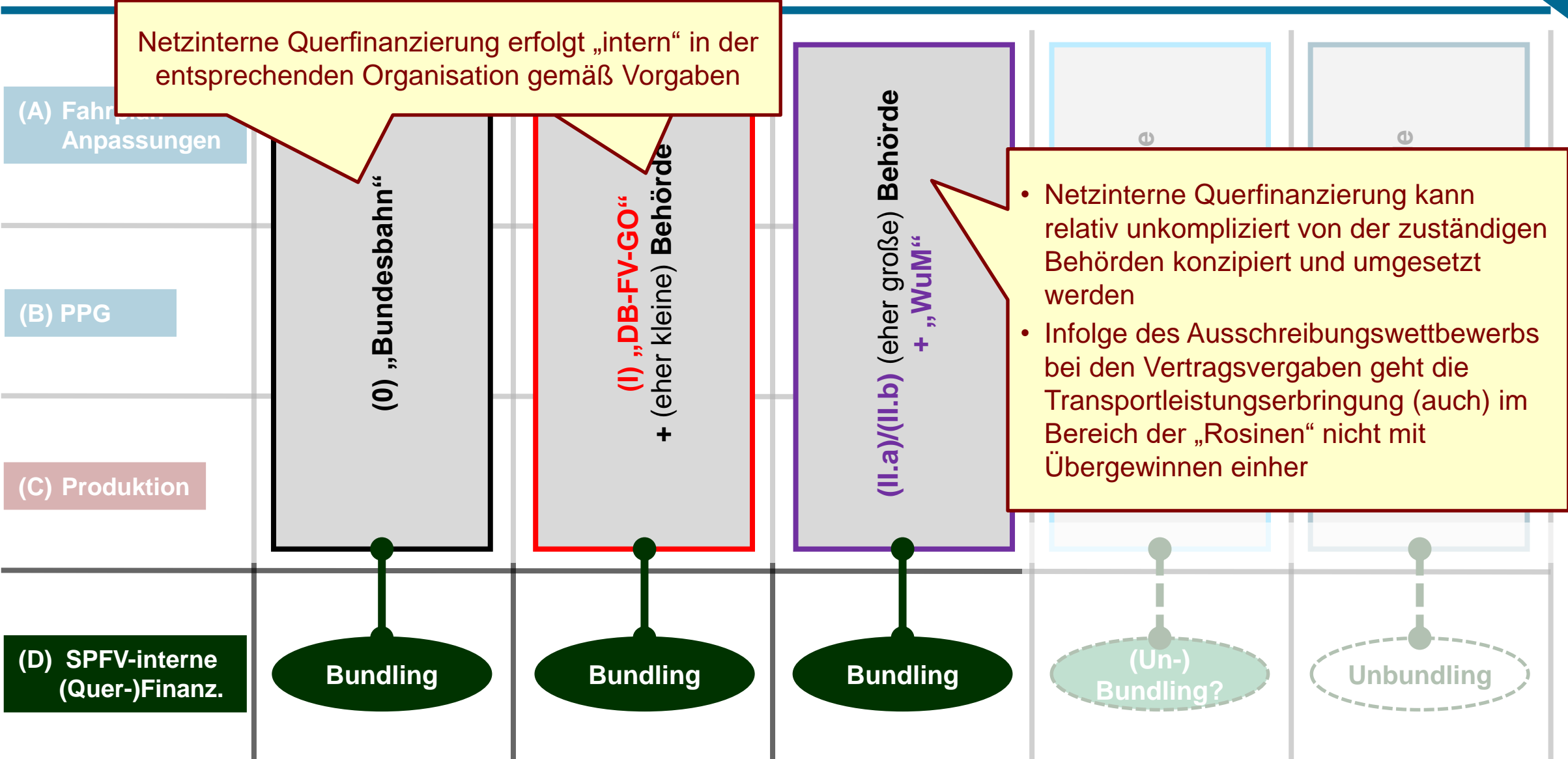


# SPFV-interne (Quer-)Finanzierung – Analyse und Beurteilung der Handlungsalternativen: Automatische bzw. unproblematische Umsetzung bei den Modellen 0, I, II.a/II.b

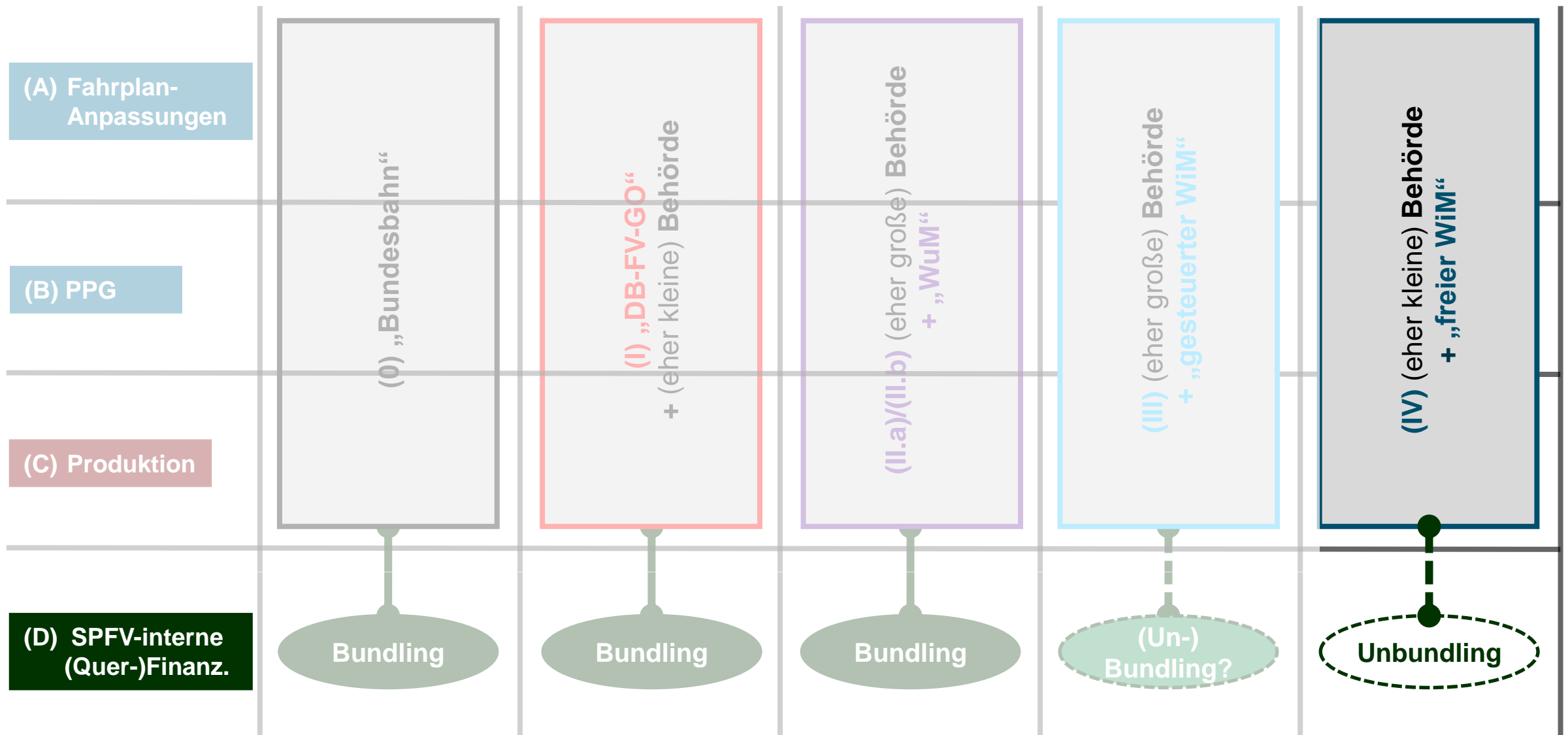


# SPFV-interne (Quer-)Finanzierung – Analyse und Beurteilung der Handlungsalternativen: Automatische bzw. unproblematische Umsetzung bei den Modellen 0, I, II.a/II.b

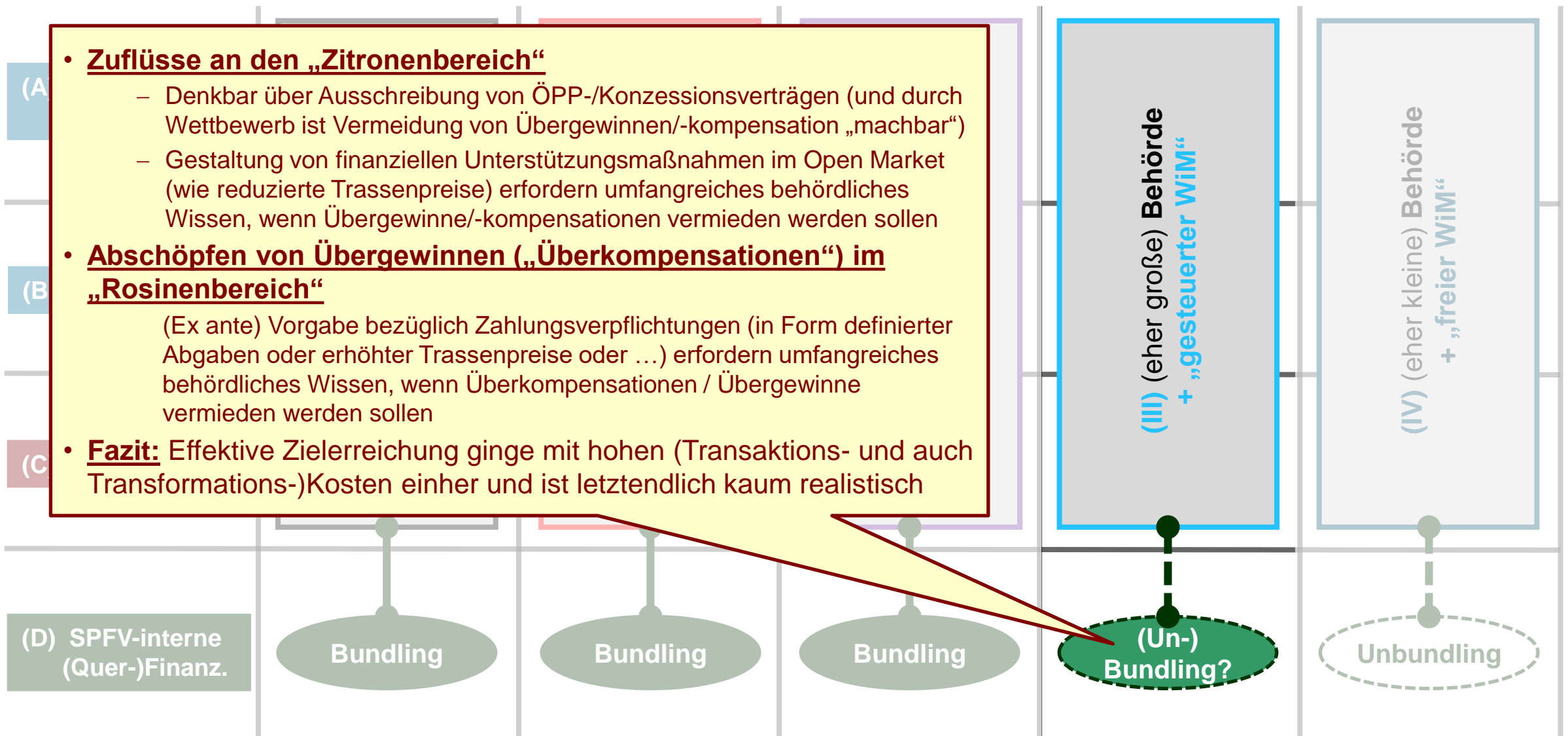
Netzinterne Querfinanzierung erfolgt „intern“ in der entsprechenden Organisation gemäß Vorgaben



# SPFV-interne (Quer-)Finanzierung – Analyse und Beurteilung der Handlungsalternativen: Modell IV – Was ist im „freien WiM“ erlaubt?

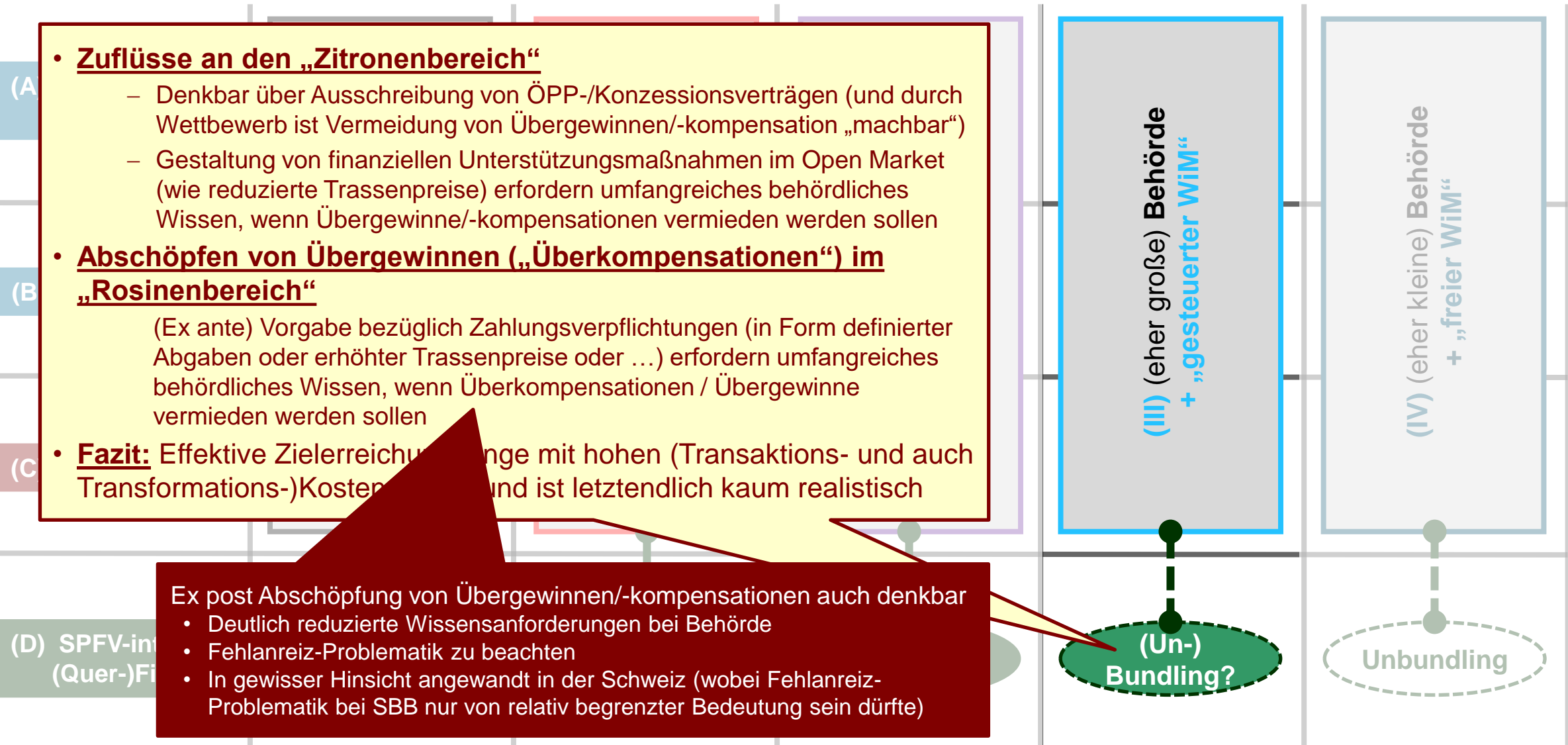


# SPFV-interne (Quer-)Finanzierung – Analyse und Beurteilung der Handlungsalternativen: Herausfordernde Umsetzung bei Modell III



# SPFV-interne (Quer-)Finanzierung – Analyse und Beurteilung der Handlungsalternativen: Herausfordernde Umsetzung bei Modell III

BACK UP



**• Zuflüsse an den „Zitronenbereich“**

- Denkbar über Ausschreibung von ÖPP-/Konzessionsverträgen (und durch Wettbewerb ist Vermeidung von Übergewinnen/-kompensation „machbar“)
- Gestaltung von finanziellen Unterstützungsmaßnahmen im Open Market (wie reduzierte Trassenpreise) erfordern umfangreiches behördliches Wissen, wenn Übergewinne/-kompensationen vermieden werden sollen

**• Abschöpfen von Übergewinnen („Überkompensationen“) im „Rosinenbereich“**

(Ex ante) Vorgabe bezüglich Zahlungsverpflichtungen (in Form definierter Abgaben oder erhöhter Trassenpreise oder ...) erfordern umfangreiches behördliches Wissen, wenn Überkompensationen / Übergewinne vermieden werden sollen

**• Fazit: Effektive Zielerreichung mit hohen (Transaktions- und auch Transformations-)Kosten und ist letztendlich kaum realistisch**

Ex post Abschöpfung von Übergewinnen/-kompensationen auch denkbar

- Deutlich reduzierte Wissensanforderungen bei Behörde
- Fehlanreiz-Problematik zu beachten
- In gewisser Hinsicht angewandt in der Schweiz (wobei Fehlanreiz-Problematik bei SBB nur von relativ begrenzter Bedeutung sein dürfte)

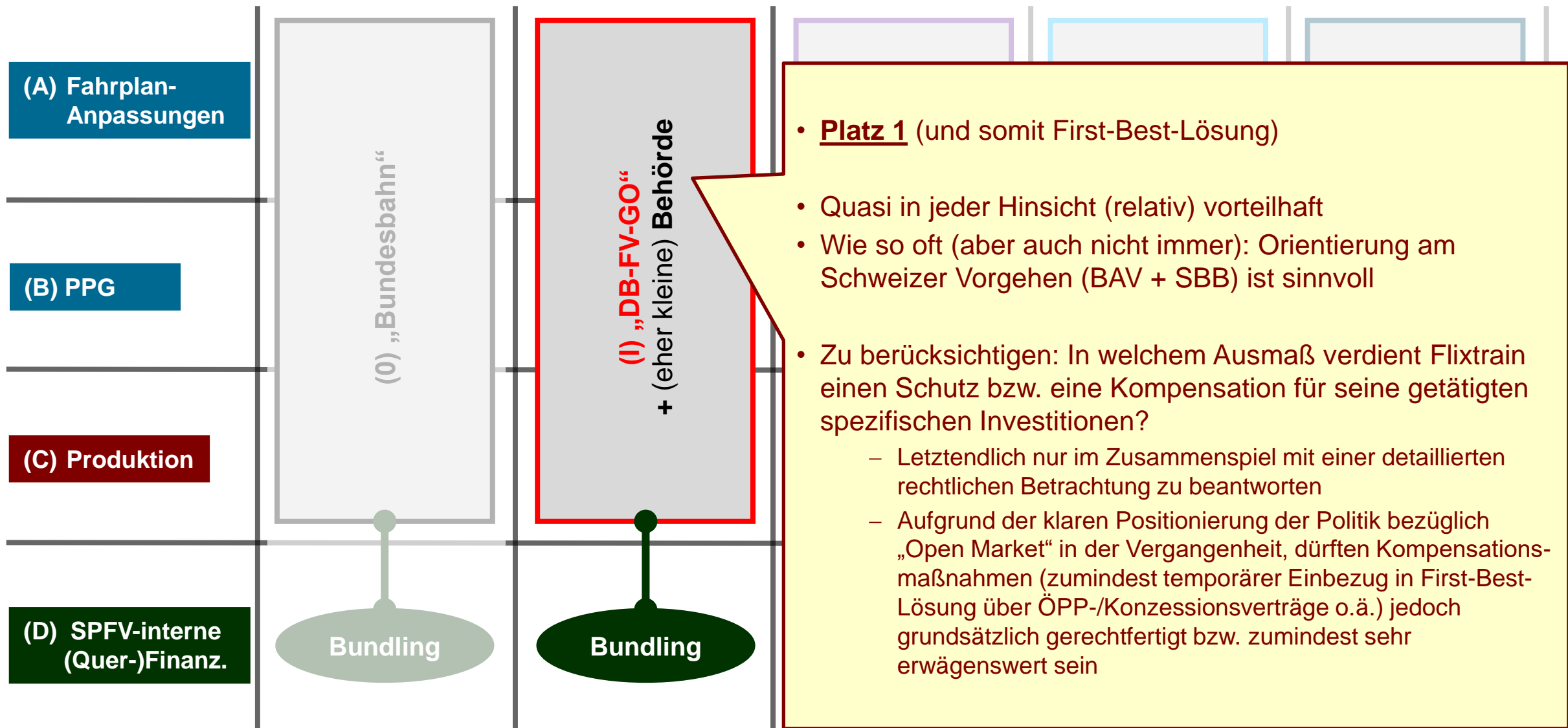
(D) SPFV-interne (Quer-)Finanzierung

# Agenda

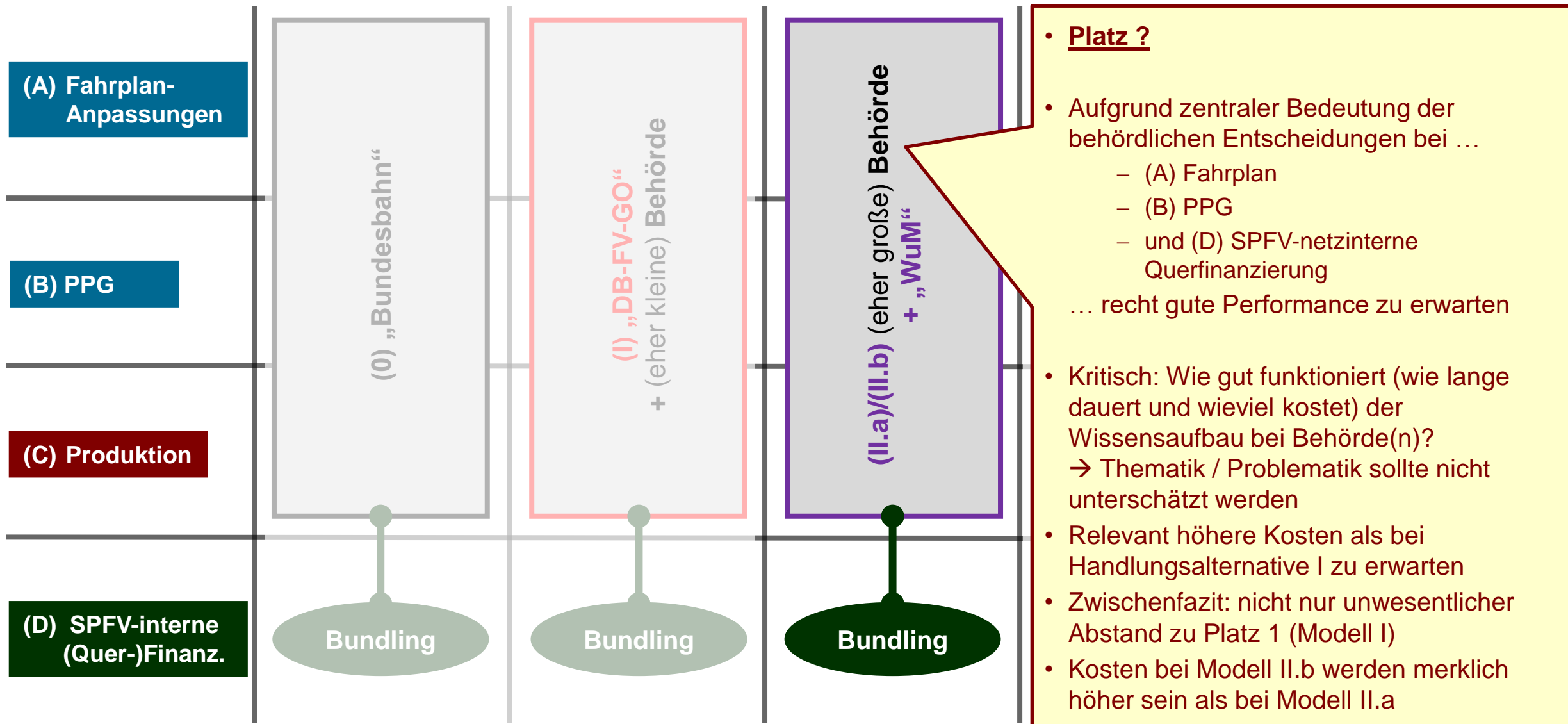
---

- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
- 3) **Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)**
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen (1/5)

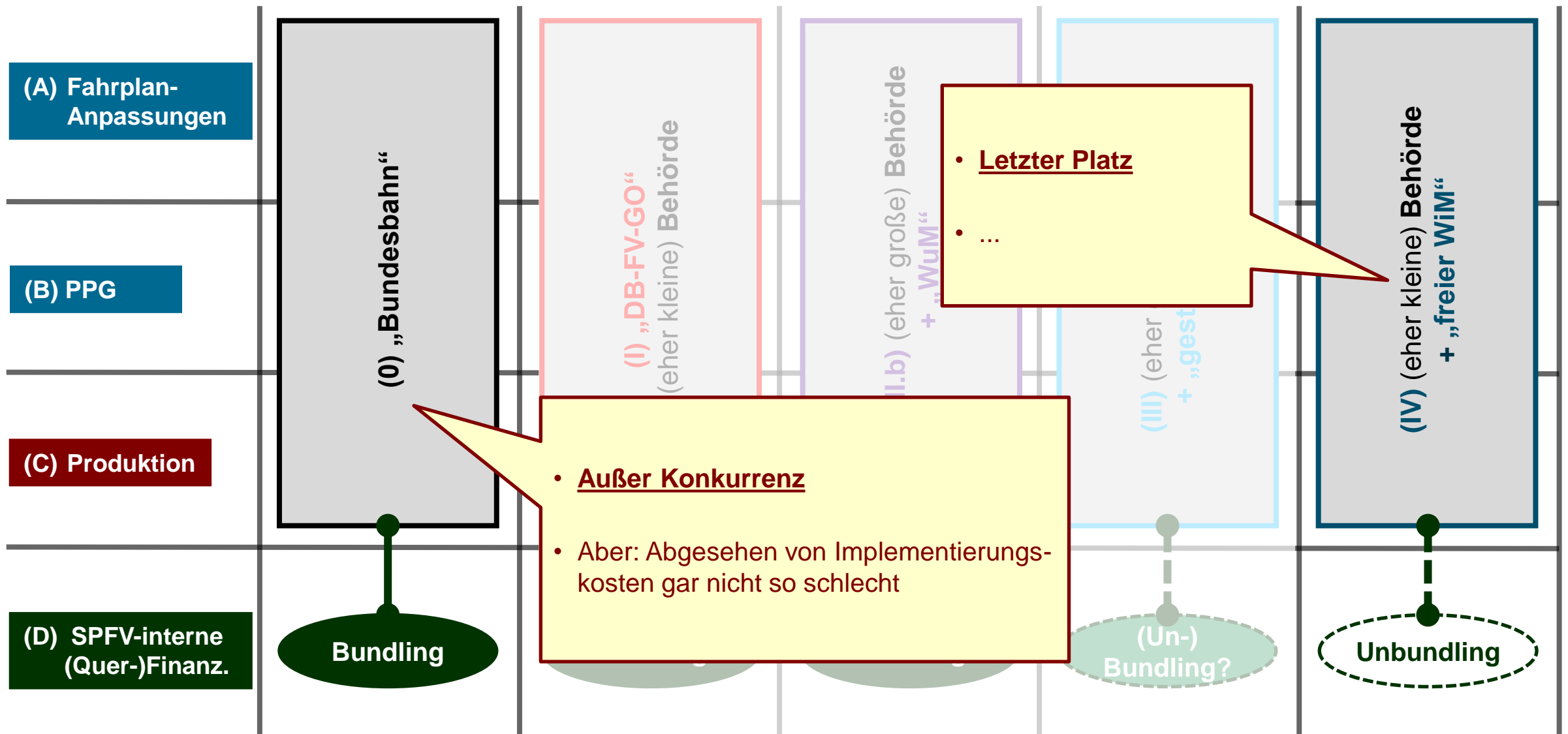


# Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen (2/5)

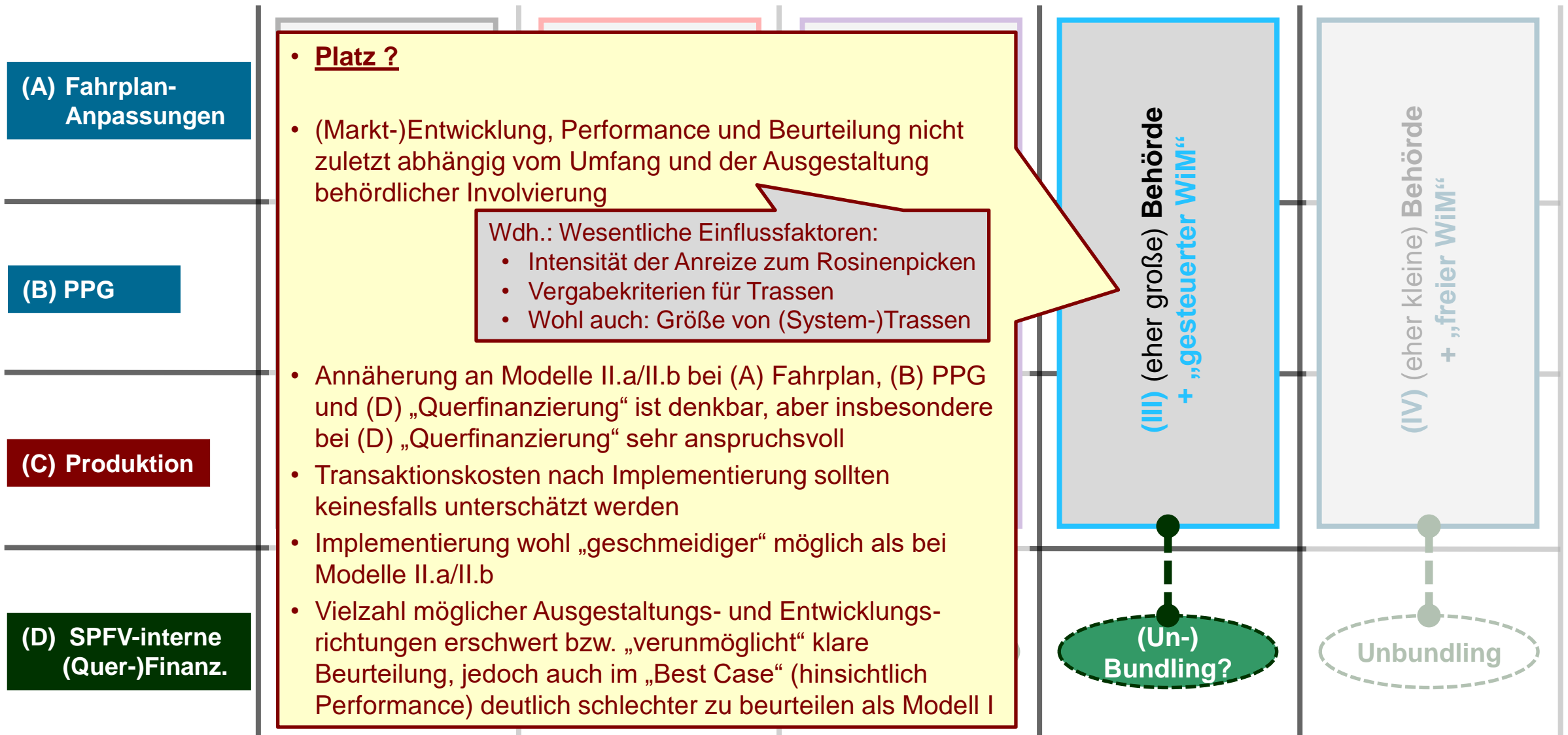




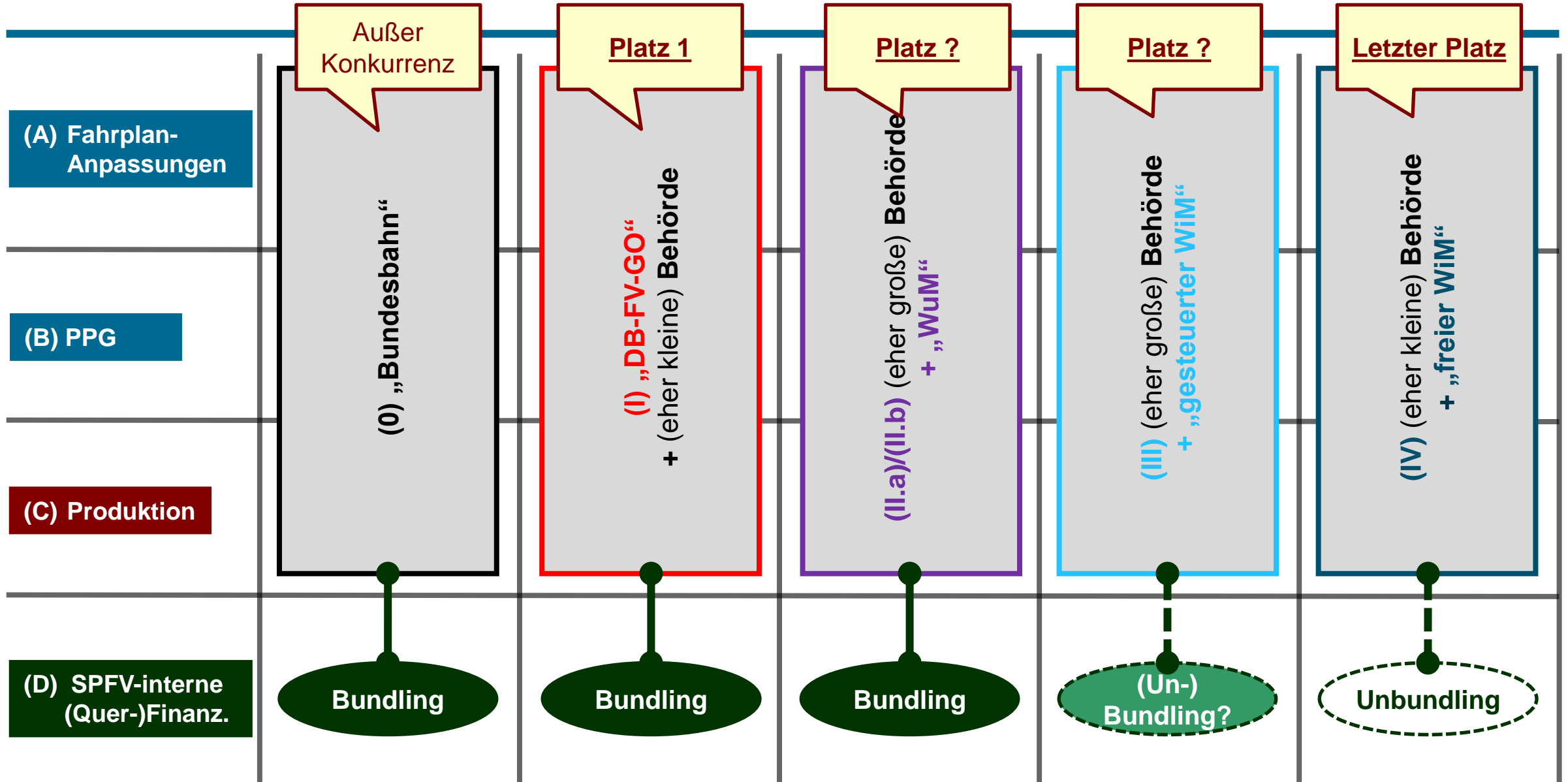
# Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen (3/5)



# Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen (4/5)



# Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen (5/5)



# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
- 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

# Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)

## Unternehmen

- DB
  - DB Konzern
  - DB Fernverkehr
- „Wettbewerber“
  - Flixtrain
  - EVU aus dem SPNV-Markt
  - Westbahn
  - Ausländische Staatsbahnen
  - Finanzinvestoren
  - ...

## Beratungsunternehmen

- „Institutionelle Ingenieure“
  - Ökonomische Beratung
  - Finanzierungsberatung
  - Juristische Beratung
  - ...
- Technisch-systemische („echte“) Ingenieure

Auch zu berücksichtigen:  
Wissenschaftler/innen (und als Berater/innen  
tätige Wissenschaftler/innen)

## Behörden

...

# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Analyse und Beurteilung von Handlungsalternativen bei den vier wesentlichen Gestaltungsbereichen
- 3) Übergreifende Beurteilung der (übergreifenden) Handlungsalternativen („Modelle“)
- 4) Exkurs: Die polit-ökonomische Perspektive (die Interessen der Akteure betrachtend)
- 5) (Gesamt-)Fazit und Ausblick

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Thorsten Beckers

thorsten.beckers@uni-weimar.de  
Tel.: 03643-58-4592 / 0163-8479465

Kai Nagel

nagel@vsp.tu-berlin.de  
Tel.: 030-314-23308

Vgl. im Übrigen auch:  
Beckers, T. (2017/04/27): Organisationsmodelle für den SPFV – Eine (institutionen-)ökonomische Analyse; Vortrag auf der Tagung „Reformmodelle für die Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland“ an der TU Berlin, Berlin, Vortragsfolien zum Download.

## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Thorsten Beckers

thorsten.beckers@uni-weimar.de  
Tel.: 03643-58-4592 / 0163-8479465

Kai Nagel

nagel@vsp.tu-berlin.de  
Tel.: 030-314-23308