

Implikationen der Kapazitätsengpässe der Infrastruktur auf Marktorganisation und Tarif

Vortrag bei der Tagung

SPFV in Deutschland: Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtaktes

TU Berlin

30.11.2023

Prof Dr. Christian Böttger, HTW Berlin

Kapazitätsengpässe im Schienennetz

Die Netzlänge der DB Netz AG in Deutschland ist von 2003 – 2023 um 6,5 % gesunken

Die Betriebsleistung auf dem Netz ist von 2003 – 2022 um knapp 14 % gestiegen

Vermutlich gibt es zudem eine Strukturverschiebung bei der Nutzung, Stagnation im Nebennetz, starker Anstieg in den Knoten und auf den Hauptachsen (hierfür liegen öffentlich keine Daten vor)

In den kommenden zehn Jahren wird in Deutschland praktisch keine entlastende Infrastruktur entstehen (Ausnahme Ostkorridor)

Zunehmend ist nicht mehr das Geld der Engpass für den Ausbau der Infrastruktur, sondern die Planungs- und Baukapazität

Kapazitätsplanung im Schienennetz

Die Kapazitätsengpässe im Hauptnetz werden In den kommenden Jahren die Angebotsplanung dominieren

Nach meiner Einschätzung können die Verlagerungsziele für 2030 in dem vorhandenen Netz nicht umgesetzt werden

Entlastungsideen:

Angebotsbereinigung am SPNV

Konzertierte Aktion zur Entschlackung technisch/betrieblicher Regeln

Die Überlastungssituation wird künftig mehr Koordination bei der Trassenallokation erfordern

Derzeit wartet die Branche auf die neue EU-Richtlinie zur Kapazitätsplanung, die sich derzeit in Abstimmung befindet – Eckpunkte bereits bekannt (Kapazitätskonzept, Kapazitätsplan)

Marktmodelle für den SPFV

Grundsätzlich sind folgende Modelle denkbar

- Vollständiger „Open Access“
- Marktliche Vergabe von Teilnetzen als „Franchise“ (Nettovertrag)
- Marktliche Vergabe von Teilnetzen an Betreiber (Bruttovertrag)
- „Netzkonzession“ an einen Betreiber
- Staatliche Leistungserbringung

Im Grundgesetz ist die Schaffung eines Fernverkehrsgesetzes ausdrücklich vorgesehen, bislang wurde keines eingerichtet

Derzeit gibt es keine leistungsvertragliche Beziehung zwischen Bund und DB-Fernverkehr, nur indirekt über die Rolle als Eigentümer

In Deutschland bisher eine faktische Netzkonzession ohne Rechtsgrundlage, in Nischen Einzelangebote auf freien Trassen

Restriktion Marktmodelle durch Kapazität

Mit dem neuen EU-Richtlinie wird die Kapazität den verschiedenen Verkehrsdiensten (FV, NV, GV) zugeordnet – noch unklar, durch wen

Konsequenz sind Marktmodelle, bei denen vorab verfügbare Kapazitäten (etwa im Sinne von Rahmentrassen) festgelegt werden

Flixtrain sieht einen Open Access Markt mit relativ kurzfristiger Angebotsplanung und ohne Taktfahrplan

Es steht zu erwarten, dass mit der neuen Kapazitätsverordnung und der bestehenden Netzüberlastung die Zuweisung von Trassen an Nischenanbieter wie Flixtrain erschwert oder gar unmöglich wird

Kapazitätsplanung und Trassennutzung

Es ist noch offen, wie der Prozess der Kapazitätsplanung ablaufen soll und welche Stakeholder einbezogen werden

Es steht zu vermuten (und ist inhaltlich sinnvoll), dass der Bund diesen Planungsprozess maßgeblich mitgestalten wird.

Wenn der Bund bei der Infrastrukturplanung Trassen für den Fernverkehr reserviert, ist anschliessend zu entscheiden, wie diese Trassen zugewiesen werden

Dies gilt sowohl für den Fall, dass kein Betreiber eine eingeplante Trasse nutzen möchte als auch für den Fall, dass es mehrere Interessenten gibt

→ Naheliegende Lösung besteht in der Ausschreibung der Leistungen

Ausschreibung im SPFV

Ausschreibung Netzkonzession evtl. juristisch schwierig (?)

Wenn Netzkonzession nicht möglich, Ausschreibung Linienbündel

Grundsätzliche Frage Franchise vs. Betreibervertrag

Autonomie des Betreibers wg. Kapazitätsplanung begrenzt

Starke Marktlogik spricht für marktweites Pricing und Ticketingsystem

Gemeinsames Marketing (z.B. Bahncard, Lounge, Kundenkonto) sinnvoll

→ Viel spricht für einen Betreibervertrag (Bruttovertrag)

Frage dabei, welche Organisation übergreifende Aufgaben der Planung (Kapazitätsplanung, Ausschreibung, zentrale Vertriebsfunktion) wahrnimmt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !