

Baake, Pio

Article

Europäischer Eisenbahnsektor: Mehr Wettbewerb steigert nicht unbedingt die Effizienz

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Baake, Pio (2013) : Europäischer Eisenbahnsektor: Mehr Wettbewerb steigert nicht unbedingt die Effizienz, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 80, Iss. 13/14, pp. 16-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/74417>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Prof. Dr. Pio Baake ist Leiter der Abteilung Wettbewerb und Verbraucher am DIW Berlin. Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

Europäischer Eisenbahnsektor: Mehr Wettbewerb steigert nicht unbedingt die Effizienz

Mit dem vierten Paket zur Regulierung des Eisenbahnsektors setzt die Europäische Kommission ihre Linie der Marktöffnung fort. Unter anderem beinhalten die Vorschläge die Schaffung EU-weit einheitlicher Zulassungskriterien für Züge und weiteres rollendes Material, eine strikte Trennung zwischen Netz und Transport, also dem Fahrwegbetrieb und der Erbringung von Verkehrsleistungen, sowie die Öffnung inländischer Schienenpersonenverkehre für den Wettbewerb. Die Ziele der EU-Kommission: den Eisenbahnsektor stärken, mehr Wettbewerb schaffen sowie Innovationen und Qualitätsverbesserungen für die Zukunft sichern.

Obwohl die Vorschläge plausibel klingen und gängigen wettbewerbspolitischen Ansätzen folgen, ergeben sich doch einige, zum Teil sehr grundsätzliche Fragen. So soll etwa die Öffnung inländischer Schienenpersonenverkehre für Wettbewerber im Bereich des Personennahverkehrs auch dadurch erreicht werden, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge verpflichtend ausgeschrieben werden müssen. Das ist zwar naheliegend, aber eigentlich sollte man vermuten, dass die Kommunen selbst am besten wissen, mit welchen Verfahren die gewünschten Leistungen so effizient wie möglich bereitgestellt werden können.

Für den Personenfernverkehr scheint die Frage, ob ein freier Marktzugang tatsächlich zu wettbewerbslichen Strukturen und effizienten Allokationen führt, grundsätzlich offen. Allein die Notwendigkeit, Verbindungen und damit auch Fahrpläne im Voraus festzulegen beziehungsweise zu koordinieren, schließt die Möglichkeit schneller Markteintritte aus. Dass Wettbewerb auf lukrativen Verbindungen, wie etwa von Mailand nach Rom in Italien, dennoch entstehen kann, ist zwar nicht ausgeschlossen. Die Frage ist aber: Ist er wirklich effizient? Solange es nur wenige Anbieter gibt und

diese im unvollständigen Wettbewerb zueinander stehen, ist unklar, ob Markteintritts- und zusätzliche Fixkosten wirklich durch sinkende Fahrpreise kompensiert werden. Investitionen in neue Fernverkehrszüge erreichen schnell eine beträchtliche Höhe, die Fahrzeugtechnik ist komplex und die Auslieferung oft mit zeitlichen Unsicherheiten behaftet. Ein Markt für gebrauchte Fahrzeuge existiert praktisch nicht. Die EU-Kommission schlägt deshalb vor, nach dem Vorbild der Rolling Stock Leasing Companies (ROSCOS) in Großbritannien mit Hilfe von Leasinggesellschaften für Züge und rollendes Material die Kosten und Risiken potentieller Wettbewerber zu reduzieren. Bei Mehrproduktunternehmen kann aber auch dies ineffiziente Markteintritte nicht verhindern. Gibt es, wie im Bahnsektor zu vermuten ist, Größen- und Verbundvorteile, müssen wettbewerbsliche Allokationen nicht unbedingt effizient sein. Gerade bei partiellem Markteintritt können nicht nur die Kosten insgesamt steigen, auch die Tarifstrukturen können sich so verändern, dass die Effizienz des ganzen Sektors sinkt.

Mehr Wettbewerb im Bahnsektor kann sicher einige positive Effekte mit sich bringen. Alleiniger Garant für mehr Effizienz ist er jedoch nicht. Wie sich die von der EU vorgeschlagenen Regulierungen auswirken würden, bliebe daher abzuwarten. Interessant wäre vor allem, ob und in welchem Umfang es tatsächlich zu Markteintritten im Personenfernverkehr kommen würde, ob sich diese auf besonders lukrative Strecken beschränken und welche Rückwirkungen sich für andere Strecken ergeben würden. Im Zweifel könnte dann auch die Idee des sogenannten „Deutschland-Takts“ geprüft werden, bei dem durch die Vorgabe eines Taktfahrplans für den Nah- und Fernverkehr sowie eine wettbewerbsliche Vergabe der entsprechenden Verbindungen ein Wettbewerb um den Markt entstehen könnte, statt eines Wettbewerbs auf dem Markt.



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
www.diw.de
80. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Dr. Ferdinand Fichtner
Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Martin Gornig
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sabine Fiedler
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Renate Bogdanovic
Sebastian Kollmann
Dr. Richard Ochmann
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Martin Simmler

Textdokumentation

Lana Stille

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 - 19 88 88, 14 Cent./min.
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.