



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 wettbewerbliehen 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 wettbewerbliche 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 wettbewerbliche 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](http://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](mailto:presse@diw.de)

#### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 7477649  
Offenburg  
[leserservice@diw.de](mailto: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](mailto:kundenservice@diw.de)) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.