

**Matthias Schwalbach**

# Wettbewerb auf der Schiene

**Die Vergabe von Fahrplantrassen  
nach der Bahnreform**

Mit 16 Abbildungen

**Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen**

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers.....	V
Vorwort des Verfassers.....	VI
Inhaltsverzeichnis.....	VII
Abbildungsverzeichnis.....	XI
1 Einleitung.....	1
2 Grundlagen.....	3
2.1 Definitionen.....	3
2.1.1 Fahrplantrasse.....	3
2.1.2 Schienenfahrweg.....	4
2.2 Die Bahnreform.....	11
2.3 Gesetzliche Regelungen zur Vergabe von Fahrplantrassen.....	21
2.3.1 Regelungen der Europäischen Union.....	21
2.3.1.1 EWG-Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahn- unternehmen der Gemeinschaft.....	21
2.3.1.2 EG-Richtlinie 95/18 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.....	24
2.3.1.3 EG-Richtlinie 95/19 über die Zuweisung von Fahrwegkapa- zität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten..	26
2.3.2 Nationale Regelungen für die Bundesrepublik Deutschland.....	29
2.3.2.1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).....	29
2.3.2.2 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen.....	31
2.3.2.3 Bundesschienenwegeausbaugesetz.....	35
2.4 Das Schienennetz als natürliches Monopol.....	38
2.5 Besonderheiten der Vergabe von Fahrwegnutzungsrechten im Schienen- verkehr und Gemeinsamkeiten mit anderen Verkehrsträgern.....	44

<b>3 Theoretische Ansätze zur institutionellen Ausgestaltung der Vorhaltung des Schienennetzes, zur Vergabe der Wegenutzungsrechte und zur Trassenpreisbildung</b> .....	51
<b>3.1 Vorbemerkungen</b> .....	51
<b>3.2 Versteigerung von Fahrplantrassen</b> .....	52
3.2.1 Darstellung.....	52
3.2.2 Kritik.....	54
<b>3.3 Netzstandardisierung und Trassenpreisbildung nach Ilgmann und Miethner</b> .....	63
3.3.1 Darstellung.....	63
3.3.1.1 Netzstandardisierung.....	63
3.3.1.2 Trassenpreisbildung.....	72
3.3.2 Kritik.....	77
3.3.2.1 Kritik an der Netzstandardisierung.....	77
3.3.2.2 Kritik an der Trassenpreisbildung.....	84
<b>3.4 Der Common Ownership-Ansatz</b> .....	90
3.4.1 Darstellung.....	90
3.4.1.1 Die Vorhaltung des Schienennetzes durch einen Nutzerclub.....	90
3.4.1.2 Trassenpreisbildung.....	92
3.4.2 Kritik.....	94
3.4.2.1 Kritik an der Vorhaltung des Schienennetzes durch einen Nutzerclub.....	94
3.4.2.2 Kritik an der Trassenpreisbildung.....	99
<b>3.5 Ansatz zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs bei den Eisenbahnen</b> .....	106
3.5.1 Darstellung.....	106
3.5.1.1 Anforderungen an eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe..	106
3.5.1.2 Trassenpreisbildung.....	110
3.5.2 Kritik.....	115
3.5.2.1 Kritik an den Anforderungen an eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe.....	115
3.5.2.2 Kritik an der Trassenpreisbildung.....	118

3.6 Konzept zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.....	127
3.6.1 Darstellung.....	127
3.6.1.1 Die institutionelle Ausgestaltung der Vorhaltung des Fahrwegs.....	127
3.6.1.2 Trassenpreisbildung.....	128
3.6.2 Kritik.....	130
3.6.2.1 Kritik an der institutionellen Ausgestaltung der Vorhaltung des Fahrwegs.....	130
3.6.2.2 Kritik an der Trassenpreisbildung.....	133
4 Reale Trassenpreis- und -vergabesysteme in Deutschland.....	137
4.1 Das Trassenpreissystem der Deutsche Bahn AG.....	137
4.1.1 Darstellung.....	137
4.1.1.1 Grundlagen.....	137
4.1.1.2 Ziele.....	138
4.1.1.3 Die Ermittlung der Trassenpreise.....	139
4.1.1.3.1 Grundpreis.....	139
4.1.1.3.2 Rabatte.....	152
4.1.1.4 Sonstige Regelungen zur Vergabe der Trassen.....	155
4.1.2 Kritik.....	156
4.1.2.1 Kritik an Ermittlung und Niveau der Grundpreise.....	156
4.1.2.2 Kritik an der Struktur der Grundpreise.....	163
4.1.2.3 Diskriminierungspotential der gewährten Rabatte.....	169
4.1.2.4 Fehlende Elemente zur Steuerung von Engpässen.....	175
4.1.2.5 Kritik an den Modalitäten der Trassenvergabe.....	178
4.2 Preise für die Nutzung von örtlichen Anlagen und Stationen der Deutsche Bahn AG.....	181
4.3 Orientierungshilfen für Trassenpreissysteme durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).....	183
4.3.1 Darstellung.....	183
4.3.2 Kritik.....	188
5 Empfehlungen zur institutionellen Ausgestaltung der Vorhaltung des Schienenfahrwegs, zur Vergabe der Wegenutzungsrechte und zur Trassenpreisbildung... 193	
5.1 Die institutionelle Ausgestaltung der Vorhaltung des Schienenfahrwegs.....	193

5.1.1 Die Notwendigkeit einer faktischen Trennung von Fahrweg- und Transportbereichen der Deutsche Bahn AG.....	193
5.1.2 Möglichkeiten einer institutionellen Ausgestaltung der Vorhaltung des Schienennetzes der Deutsche Bahn AG.....	197
5.1.2.1 Vorbemerkungen.....	197
5.1.2.2 Der Franchise-Bidding-Ansatz und seine Übertragung auf den Betrieb des Schienenfahrwegs.....	198
5.1.2.3 Die Vorhaltung des Schienennetzes durch den Staat.....	207
5.1.2.4 Die formale und die materielle Privatisierung des Schienennetzes.....	212
5.1.2.5 Regulierung der Schienenwegesellschaft.....	218
5.1.3 Besonderheiten bei der institutionellen Ausgestaltung der Vorhaltung des Fahrwegs der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen.....	226
5.2 Ziele für das Trassenpreissystem und die Vergabe der Wegenutzungsrechte.....	227
5.3 Empfehlungen zur Ausgestaltung des Trassenpreissystems.....	238
5.3.1 Pauschalpreise.....	238
5.3.2 Nutzungsabhängige Preise.....	245
5.3.2.1 Wahl der Bemessungsgrundlage.....	245
5.3.2.1.1 Verkehrsleistungen.....	245
5.3.2.1.2 Fahrzeugkilometer.....	248
5.3.2.1.3 Zugkilometer.....	252
5.3.2.1.4 Kombination aus Fahrzeug- und Zugkilometern.....	254
5.3.2.2 Festlegung der Trassenpreiskomponenten.....	262
5.3.2.2.1 Basispreis.....	262
5.3.2.2.1.1 Die zugkilometerabhängige Komponente des Basispreises.....	262
5.3.2.2.1.1 Die fahrzeugkilometerabhängige Komponente des Basispreises.....	266
5.3.2.2.2 Knappheitszuschläge.....	273
5.3.2.3 Rabatte.....	278
5.4 Modalitäten der Trassenvergabe.....	280
5.5 Laufzeit der Trassennutzungsverträge.....	283
6 Schlußwort.....	291
Literaturverzeichnis.....	293