

Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungsproduktion im Bereich des Schienenverkehrs

Eine Betrachtung unter besonderer Berücksichtigung der aktuellen
Diskussion in der Bundesrepublik Deutschland

Von

Dr. Michael Göhringer



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Problemstellung	1
1.2	Gang der Untersuchung	2
2.	Die Entwicklung der Staatseisenbahn	4
2.1	Die Gründe für die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat	4
2.1.1	Wirtschaftspolitische Gründe	4
2.1.2	Finanzwirtschaftliche Gründe	6
2.1.3	Gemeinwirtschaftliche Gründe	7
2.1.4	Politische Gründe	8
2.1.5	Folgerungen	9
2.2	Die Ursachen der defizitären Entwicklung der Deutschen Bundesbahn	11
2.2.1	Strukturelle Faktoren	11
2.2.1.1	Verschiebungen in der Angebotsstruktur	11
2.2.1.2	Verschiebungen in der Nachfragestruktur	12
2.2.2	Produktivitätshemmende Vorschriften	14
2.2.2.1	Verfassungsrecht	14
2.2.2.2	Haushaltsrecht	15
2.2.2.3	Öffentliches Dienstrecht	16
2.2.2.4	Bundesbahngesetz	17
2.2.3	Gemeinwirtschaftlichkeit	18
2.2.3.1	Zieladäquanz der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung	18
2.2.3.2	Auswirkungen der pauschalen Verlustübernahme	19
2.2.4	Folgerungen	20
3.	Grundproblematik einer Trennung von Infrastruktur und Verkehrsleistungsproduktion	22
3.1	Begründung einer Trennung am Beispiel der Deutschen Bundesbahn	22
3.2	Analyse des Berichts der Deutschen Bundesbahn	28
3.2.1	Modelldefinitionen und Prämissen	28
3.2.2	Kritische Würdigung der Berichtsergebnisse	31
3.2.3	Folgerungen für den Untersuchungsablauf	36
3.3	Abstimmung von Infrastruktur und Superstruktur	38
3.3.1	Abgrenzung der Fahrweg- und Betriebsfunktionen	38

3.3.2	Differierende Zielsetzungen beider Organisationseinheiten	40
3.3.3	Gründe für die Schwierigkeiten einer vertikalen Koordination	41
4.	Analyse vorhandener Systeme einer Trennung von Fahrweg und Betrieb im Schienenverkehr	42
4.1	<u>Die italienischen</u> Betriebsgesellschaften	42
4.1.1	Trennungsursachen	42
4.1.2	Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse	42
4.1.3	Trennungslinie	43
4.1.4	Abstimmungsprobleme	44
4.1.4.1	Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten	44
4.1.4.2	Bau- und Investitionsprogramme	45
4.1.4.3	Fahrpläne	46
4.1.4.4	Betriebssicherheit	47
× 4.1.5	Zusammenfassung	48
4.2	<u>Die niederländischen</u> Betriebsgesellschaften	48
4.2.1	Trennungsursachen	48
4.2.2	Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse	49
4.2.3	Trennungslinie	50
4.2.4	Abstimmungsprobleme	51
4.2.4.1	Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten	51
4.2.4.2	Bau- und Investitionsprogramme	51
4.2.4.3	Fahrpläne	53
4.2.4.4	Betriebssicherheit	53
× 4.2.5	Zusammenfassung	55
4.3	<u>National Railroad Passenger Corporation</u>	56
4.3.1	Trennungsursachen	56
4.3.2	Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse	57
4.3.3	Trennungslinie	59
4.3.4	Abstimmungsprobleme	60
4.3.4.1	Zugbildung und Verkehrslenkung	60
4.3.4.2	Bau- und Investitionsprogramme	62
4.3.4.3	Produktionsplanung und Fahrwegkapazitäten	64
× 4.3.5	Zusammenfassung	66
4.4	<u>Bremer Straßenbahn AG</u>	67
4.4.1	Trennungsursachen	67
4.4.2	Eigentums- und Gesellschaftsverhältnisse	67
4.4.3	Trennungslinie	69
4.4.4	Abstimmungsprobleme	70
4.4.4.1	Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten	70
4.4.4.2	Bau- und Investitionsprogramme	70
4.4.4.3	Betriebssicherheit	71
× 4.4.5	Zusammenfassung	72

5.	Diskussion aktueller Probleme	73
5.1	<u>Vorschläge für ein Trennungsmodell</u>	73
5.1.1	Trennungslinie	73
5.1.2	Lösungsansätze für verbleibende Abstimmungsprobleme	76
5.1.2.1	Bau- und Investitionsprogramme	76
5.1.2.2	Verkehrslenkung und Fahrwegsicherung	79
5.1.2.3	Offene Fragen	81
5.2	<u>Wegeabgabenmodelle für den Schienenverkehr</u>	82
5.2.1	<u>Pauschalabgaben</u>	82
5.2.1.1	Ansatzpunkte für die Gestaltung von Pauschalabgaben	82
5.2.1.2	Auswertung der Erfahrungen mit Pauschalabgaben	82
5.2.1.2.1	Bemessung der Abgabe in Abhängigkeit von der Höhe der Betriebseinnahmen	82
5.2.1.2.2	Bemessung der Abgabe in Abhängigkeit von der Höhe der Fahrwegkosten	87
5.2.2	<u>Benutzungsabhängige Abgaben</u>	90
5.2.2.1	Ansatzpunkte für die Gestaltung benutzungsabhängiger Abgaben	90
5.2.2.2	Kostenorientierte Preisbildung	93
5.2.2.2.1	Durchschnittskostenpreisbildung	93
5.2.2.2.2	Grenzkostenpreisbildung	97
5.2.2.3	Nachfrageorientierte Preisbildung	101
5.2.2.3.1	Wegeabgaben als Instrument einer Mengenpolitik	102
5.2.2.3.1.1	Maßnahmen zur Ausweitung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen	102
5.2.2.3.1.2	Maßnahmen zur Einschränkung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen	104
5.2.2.3.2	Wegeabgaben als Instrument einer Belastungspolitik	108
5.2.3	Folgerungen	109
6.	Abschließende Beurteilung des Trennungskonzepts	111
	Literaturverzeichnis	113