



Bundesnetzagentur

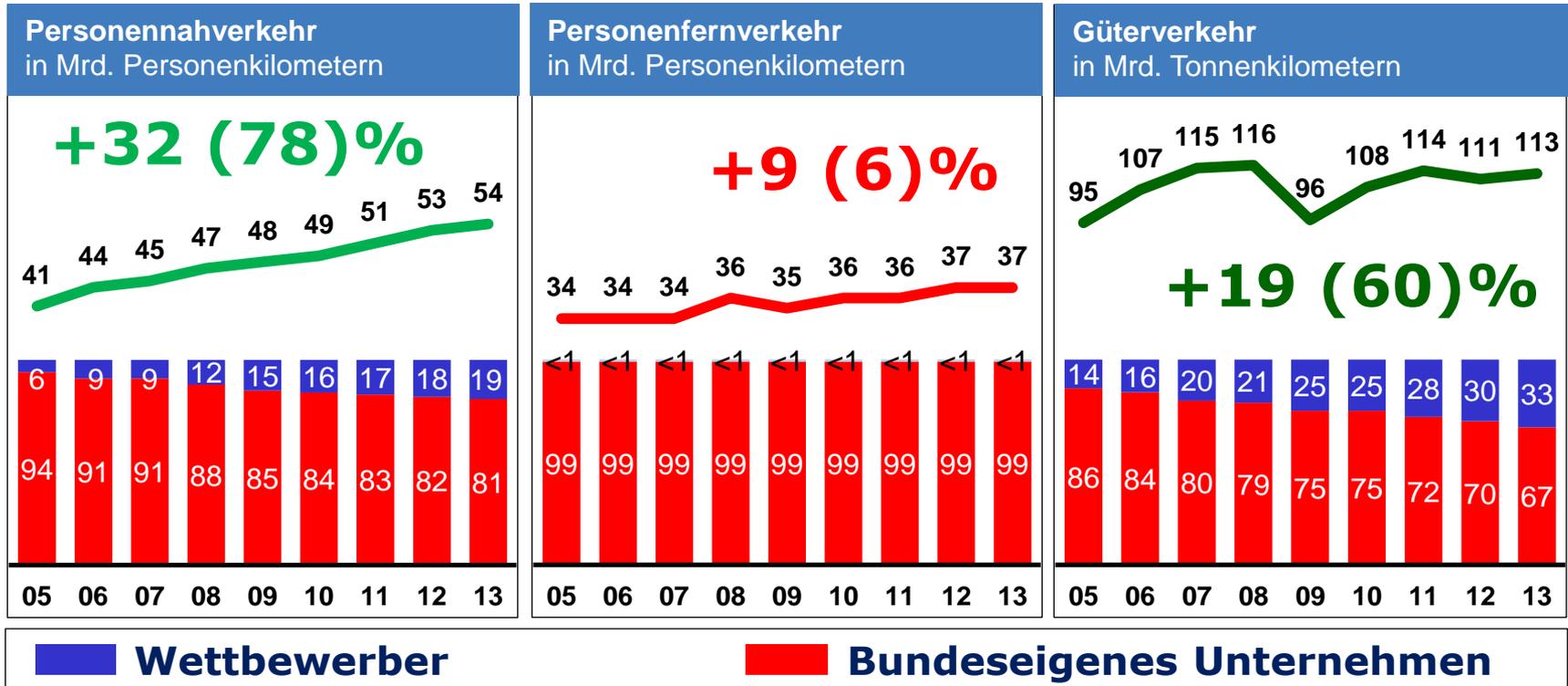
# **Eine Kundenoffensive braucht Wettbewerb, der Fernverkehr weitere Marktakteure**

Karl-Heinz Rochlitz, Netzzugang Bundesnetzagentur  
Konferenz „Verkehrsökonomik und –politik“  
Berlin, 11.06.2015



[www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de)

## Veränderungen in %: 2005 bis 2013 (1994 bis 2013)



**In den Marktsegmenten, in denen Wettbewerber erfolgreich sind, ist die Schiene auch hinsichtlich ihrer Verkehrsleistung erfolgreich.**

- **Prominenteste Beispiele:**  
InterConnex I, II, III, Flex ...



- **Hauptzugangshemmnisse:**

- Fahrzeugbeschaffung
- Attraktive Trassen fehlen
- Übermacht des Incumbents bei Tarif- und Vertriebsproblematik
- Zu hohe Trassenentgelte bei gleichzeitiger Niedrigpreiskonkurrenz durch Fernbusse





## Kernprobleme:

- Rückzug aus der Fläche (InterRegio)
- Preissystem (eines Monopolisten)

Vor allem aber auch:

- Strikte Trennung Nah- ./ . Fernverkehr

## Nahverkehr:



- gemeinwirtschaftlich

50 km

## Fernverkehr:



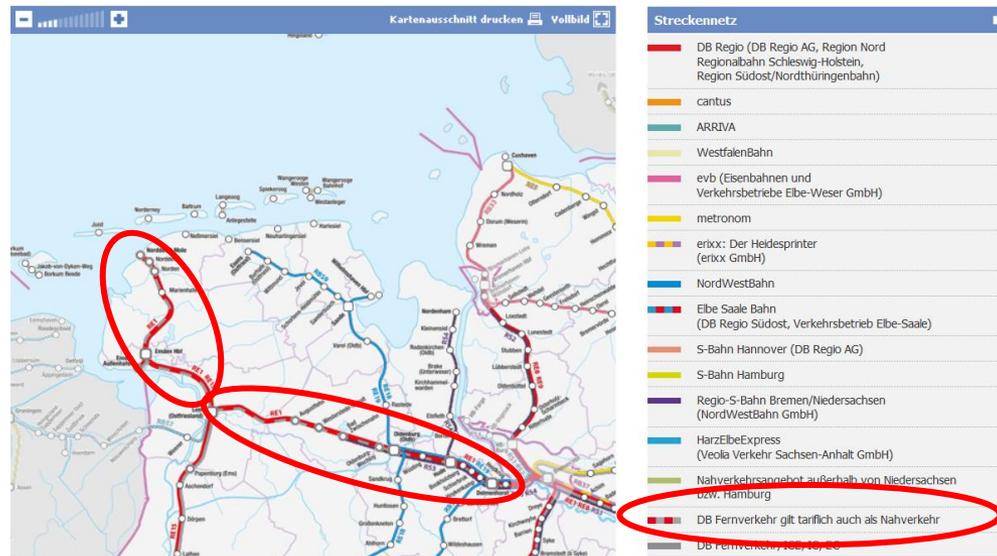
- eigenwirtschaftlich



## ■ Umwandlung des InterRegio in das bezuschusste Nahverkehrsprodukt RegionalExpress



## ■ Umwandlung des InterRegio in das bezuschusste Nahverkehrsprodukt RegionalExpress



## ■ IC-Neu: „tarifär bezuschusst“ – ohne Ausschreibung?

- Bremen – Norddeich seit Ende 2013
- Stuttgart – Singen ab Ende 2017 (mit Abbestellung SPNV Crailsheim – Nürnberg)



## ■ Art. 87e IV GG:

- Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen ..., soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.
- § 15 I AEG: Zuständig sind „Behörden des Bundes“
- Bis heute fehlt ein „Fernverkehrssicherungsgesetz“ als Gegenstück zum Regionalisierungsgesetz. Vorstöße dafür gab und gibt es 2001, 2008, 2015.

## Länderposition versus Bundesposition (nur Infrastruktur)



- **Optimale Abstimmung von Fern- und Nahverkehr** unter Berücksichtigung des Güterverkehrs  
= neue Fahrgastpotentiale durch mehr Verlässlichkeit
- **Top-Down-Ansatz**, d.h. Planung vom Fernverkehr ausgehend
- Schaffung von Systemtrassen mit vollständiger **Transparenz für den Wettbewerbsmarkt**
- Auch der Fernverkehr kann durch Ausschreibungen oder ein Konzessionssystem vergeben werden  
= **neue Chancen für den Wettbewerb**



Eigene Darstellung IVE (TU Braunschweig)



- Wettbewerber als Treiber von Innovation und Effizienz – Erfolg vor allem durch Konkurrenz
- Wettbewerb bei Preissystemen: keine Abhängigkeit vom Monopolisten - *aber „Deutschland-Tarif“?*
- Umgang mit dem Fahrgast - Kundenfreundlichkeit
- Innovationen im Zug: WLAN, Einrichtung der Züge, Informations- und Komfortangebote ...
- Differenziertere, innovativere und häufigere Vermarktung – offensivere Werbung (Auto, Fernbus!)
- Mehr Fürsprecher zugunsten des Fernverkehrs
- „Mehr Europa“ anstelle von Staatsbahn-Monopolen



**Deutsch-  
land-  
Takt**

***Wer ist  
„Takt-  
Geber“?***



**Netzkonzep-  
tion 2030**

**Kunden-  
offensive**





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Karl-Heinz Rochlitz  
Netzzugang Bundesnetzagentur

+49 228 14-7033

[karl-heinz.rochlitz@bnetza.de](mailto:karl-heinz.rochlitz@bnetza.de)