

## Stellungnahme der Deutsche Bahn AG zum „Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen“

Zu dem oben genannten Gutachten der Berater KCW/HTC/StatisticEye und Prof. Böttger (nachfolgend KCW) nehmen wir nachfolgend Stellung. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hatte das Gutachten am 14.09.2018 veröffentlicht und angekündigt, dieses im Rahmen von Entgeltprüfungsverfahren nach Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) sowie zur Erstellung des Berichts nach §37 ERegG verwenden zu wollen. Wenn es in diesem Zusammenhang zu gesonderten Verfahren kommt, wird die DB AG bzw. ihre Gesellschaften gegebenenfalls zu spezifischen Aspekten Stellung nehmen, die vorliegend nicht behandelt werden. Die nachfolgende Stellungnahme ist insofern nicht erschöpfend und konzentriert sich auf allgemeine Grundsatzthemen (I.) und ausgewählte Aspekten des Schienengüterverkehrs (SGV) und des Schienenpersonenverkehrs SPV (II.).

Diese Feststellung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass die BNetzA in der Vergangenheit im Rahmen von Genehmigungsverfahren einseitig Anpassungen an vorgelegten Entgeltlisten vorgenommen hat, die aus Sicht der DB AG rechtlich und methodisch nicht haltbar sind. Diese Einschätzung gilt unabhängig von dem nun vorliegenden KCW-Gutachten. Das Gutachten ist weder methodisch oder inhaltlich zur Beurteilung der Angemessenheit von Preisaufschlägen geeignet, noch hat es Einfluss auf die Feststellung, dass eine Festlegung von Trassenentgelten durch die BNetzA grundsätzlich unzulässig ist.

Die Trassenentgelte können nur vom Betreiber der Schienenwege bestimmt werden. Eingriffe durch die BNetzA zulasten einzelner Verkehre führen zu enormen Risiken im Markt. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist es unbedingt erforderlich, dass es langfristige Planungssicherheit über die Entwicklung der Trassenentgelte gibt. Nur dann können sinnvoll Investitionen in neue Fahrzeuge und Instandhaltungswerke getätigt werden und der Schienenverkehr in Deutschland ausgebaut werden, wie es der Koalitionsvertrag vorsieht.

### I. Allgemeine Punkte

- 1. Die Studie betrachtet nur die Zahlungsbereitschaften der Endkunden.** Die Studie beschränkt sich auf die Schätzung von Preiselastizitäten an den Endkundenmärkten, also der Zahlungsbereitschaften der Fahrgäste und Verlader als Kunden von EVU im SPV bzw. im SGV. Um aus diesen Werten die Tragfähigkeiten der EVU als Kunden der Schienenwegetreiber abzuleiten, die maßgeblich für die Trassenpreisdifferenzierung sind, sind weitere komplexe Berechnungen erforderlich. Diese klammert das Gutachten aus; sie sind daher auch nicht Gegenstand dieser Stellungnahme. Soweit aus der Studie Schlüsse auf die Angemessenheit einzelner Trassenpreise gezogen werden, so muss dies stets unter diesem Vorbehalt gesehen werden. Dies ist zwar kein Mangel der Studie, zumal die Gutachter auf diesen Sachverhalt hinweisen. Dennoch möchten wir auf das Risiko hinweisen, dass Gerichte und Verfahrensbeteiligte verleitet sein könnten, unzulässigerweise direkte Schlüsse von der Studie auf die Angemessenheit einzelner Trassenpreise zu ziehen.
- 2. An der Güte und Richtigkeit der durch KCW ermittelten Elastizitäten bestehen grundsätzlich erhebliche Zweifel.** Für die nachgelagerten Verkehrsmärkte (Tabelle 1, Spalte 2) wird die Tragfähigkeit des Schienenverkehrs erheblich überschätzt. Die Elastizitäten bewegen sich zwischen -0,84 (SGV) und -0,23 (SPFV).

Diese Werte implizieren, dass Preissteigerungen zu geringen Mengenreaktionen am Markt führen. Diese Ergebnisse unterschätzen den intermodalen Wettbewerbsdruck, der auf der Schiene lastet. Dass KCW eine Skalierung der niedrigen Werte auf das von der DB Netz ermittelte Niveau vornimmt und darauf verweist, dass es nicht um die absoluten, sondern um die relativen Tragfähigkeiten der Marktsegmente ginge, vermag diese grundlegenden Zweifel an der Eignung der Untersuchung nicht zu zerstreuen, sondern verstärkt diese noch.

3. **Intermodaler Wettbewerb wird stark vernachlässigt.** Soweit nachvollziehbar, verwendet KCW ein sehr einfaches Befragungs-Design. Im SPV gibt es eine simple Abstufung (1. Schritt: Abfrage Bereitschaft zur Zahlung eines Referenzpreises; 2. Wenn "nein bzw. keine Bereitschaft", dann Abfrage Bereitschaft zur Zahlung eines geringeren Preises um -5%; 3. Wenn immer noch "nein bzw. keine Bereitschaft", dann Abfrage der Bereitschaft des maximal zu zahlenden Preises.), und im SGV werden von vorneherein nur Spediteure betrachtet, die heute schon Bahnkunden sind. Diese Methodik vernachlässigt gänzlich die Substitutionsmöglichkeit und die diversen Einflussfaktoren alternativer Verkehrsmittel auf die Entscheidungen der Nachfrager. Eine so schlichte Ableitung einer Preis-Absatzfunktion erlaubt aus unserer Sicht keine seriöse Berechnung der Preiselastizität der Nachfrage.

Um die Ertragsfähigkeit eines Segmentes bzw. die Nachfrageelastizität besser abzubilden, wäre die sog. Kreuzpreiselastizität der Nachfrage besser geeignet. Diese sagt aus, wie sich die Nachfrage bei Produkt A bei Preisänderungen von Produkt B entwickelt. Die Studie von KCW vernachlässigt solche Nachfrageveränderungen, die durch Angebotsänderungen bei Wettbewerbern verursacht werden, beispielsweise durch die Entwicklung des Benzinpreises, die Erosion der Lohnkosten des Straßengüterverkehrs, den Markteintritt neuer Low Cost Airlines oder durch neue Linien bei Fernbussen. Indem solche Effekte nicht explizit benannt werden, unterstellt man eine vollkommene Markt- und Preistransparenz der Befragten. Dies ist keine realistische Annahme. In der Vernachlässigung intermodaler Effekte liegt unseres Erachtens ein wesentlicher Grund der mangelnden Belastbarkeit der Ergebnisse des Gutachtens. Dies ist umso weniger nachvollziehbar, als die Gutachter selbst mehrfach auf die gestiegene Bedeutung des Verkehrsträgerwettbewerbs hinweisen.

4. **Befragungsmethodik ist fehleranfällig.** Die Erhebungsmethodik der direkten Befragung ist mit zahlreichen Nachteilen im Vergleich zu einem indirekten Ansatz behaftet. Der Ansatzpunkt ist eine fiktive Reiseentscheidung zu einem bestimmten Referenzpreis. Das Ergebnis ist nur eine reine Willensbekundung der Befragten ohne realen Hintergrund. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den von DB Netz verwendeten Studien um eine indirekte Befragung, bei der eine Reiseentscheidung aus der Vergangenheit nachvollzogen wird. Die unterschiedliche Befragungs-Methodik könnte ein wesentlicher Grund für die unterschiedlichen Werte für die Elastizität der Nachfrage sein. Die Ertragsfähigkeit einzelner Marktsegmente einzig auf Basis von ex-ante Marktforschungsdaten zu ermitteln, greift grundsätzlich zu kurz. Die tatsächlichen Gegebenheiten im Markt können die Erträge der EVU (auch kurzfristig) stark beeinflussen und dürfen bei einer gesamthaften Ableitung konkreter Trassenentgelte nicht ausgeblendet werden.

## II. Spezielle Punkte

### Schienengüterverkehr

1. Die Prämissen bezüglich der Eingangswerte für die Schätzung der Elastizitäten aus Tabelle 20 sind unplausibel. Insbesondere die Eingangsgröße des KV mit 15 Cent je tkm ist deutlich zu hoch eingeschätzt, dieser Wert spiegelt die Marktgegebenheiten nicht wider. Der Wert im KV müsste unseres Erachtens sogar geringer als der Durchschnitt sein. Dies führt zu falschen und verzerrten Ergebnissen. Zudem ist fraglich, ob im KV die Bemessungsgröße Cent je tkm überhaupt den richtigen Ansatz darstellt. Vielmehr kommen häufig Zugpreise oder Preise je Ladeeinheit (üblicherweise TEU) zur Anwendung.
2. Der verwendete Datensatz im SGV ist nicht repräsentativ und ungeeignet zur Herleitung der Elastizität der Nachfrage, da der relevante Güterverkehrsmarkt nicht vollständig abgebildet wird. Das Problem liegt darin, dass bewusst nur „bahn-affine“ Unternehmen befragt wurden, was zur deutlichen Überschätzung der Tragfähigkeiten führt (vgl. I.3.). Mit ihrem Ziel einer signifikanten Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Politik gerade auch diejenigen Verlagerer im Blick, die die Schiene heute nicht nutzen. Diese bei der Marktuntersuchung auszuklammern, kann nicht zu sachgerechten Ergebnissen führen.
3. Zudem ist die Anzahl der Interviewrückläufe mit 290 sehr gering. In Tabelle 11 wird deutlich, dass mit dieser Grundgesamtheit keine Repräsentativität nach Transportgütern erreicht werden kann. Bei zehn Güterklassen und zwei Verkehrstypen ist dies zwangsläufig - so ist bspw. „Kohle, rohes Öl und Erdgas“ mit vier Teilnahmen, davon nur eine im Ganzzugsegment, deutlich unterrepräsentiert.

### Schiennenpersonenverkehr

1. Die ermittelten Preiselastizitäten der Nachfrage im SPFV sind zwischen den einzelnen Segmenten kontra-intuitiv. Dies deutet auf fehlerhafte Daten hin bzw. bestätigt die geäußerten Zweifel an der Methodik. Die Resultate von KCW implizieren im Premium-Segment „Metro Tag (>160 km/h)“ eine elastischere Nachfrage als im Segment „Basic“ oder „Metro Tag (<100 km/h)“.
2. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass es keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Zahlungsbereitschaft gibt. Dies ist nicht nachvollziehbar und widerspricht den Ergebnissen zahlreicher Studien<sup>1</sup> und konkreter Anwendungsfälle. Aus den Analysen der Verkehrseffekte bei der Inbetriebnahme von Neubaustrecken folgt, dass neben dem Preis gerade auch die Geschwindigkeit bzw. die Reisezeit eine hohe Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl und die Zahlungsbereitschaft besitzt.
3. Gemäß KCW-Studie lassen sich über Reiseanlässe keine Zahlungsbereitschaften differenzieren. Auch dies widerspricht praktischen Erfahrungen ebenso wie zahllosen Studien. Auch die Studie der DB Netz AG, die aktuell Grundlage für die Berechnung

---

<sup>1</sup> Als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung hat das BMVI die Studie „Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung“ von TNS Infratest und IVT, ETH Zürich (2015) erstellen lassen. Diese bestätigt klar den positiven Zusammenhang zwischen Zahlungsbereitschaft und Reisezweck und Zahlungsbereitschaft und Reisegeschwindigkeit. Auch die UIC kommt in Ihrer Studie „High Speed Rail – Fast Track to Sustainable Mobility“ (2018) zu diesem Ergebnis.

der Trassenpreisaufschläge im SPFV ist, basiert auf einer Differenzierung unterschiedlicher Zahlungsbereitschaften nach Reiseanlässen. KCW stützt seine Aussage, dass im Schienenpersonenverkehr Reiseanlässe kein geeignetes Differenzierungs-Kriterium für Preisbereitschaften seien, damit, dass es keine geeigneten Maßnahmen gäbe, für unterschiedliche Zielgruppen "Preisdiskriminierung" zu betreiben. Dies steht im kompletten Widerspruch zu allen marktgängigen Preismodellen im Verkehrssektor. Sowohl bei Fluggesellschaften, beim Fernbus, als auch bei DB Fernverkehr lassen sich mit Hilfe unterschiedlicher Konditionen, z. B. Umtausch- oder Zugangsoptionen, Zielgruppen und Reiseanlässe sehr gut voneinander trennen und mit unterschiedlichen Angeboten und Preishöhen ansprechen.

4. Ungeachtet des vorangehenden Punktes kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass von den drei Reiseanlässen im Fernverkehr (gewerblich, pendeln und Freizeit) der gewerbliche, also geschäftliche Reiseanlass die geringste Zahlungsbereitschaft und die höchste Elastizität besitzt. Auch dies steht in starkem Widerspruch zu den in der Realität messbaren und feststellbaren Nachfragereaktionen. Tatsächlich weist der Reiseanlass "Freizeit" die höchste Zahlungsbereitschaft und die geringste Elastizität auf. Auch dies steht im Widerspruch zu allen bekannten Studien bzw. im Markt real gemessenen Werten.
5. Der 1. Klasse-Anteil wird in der Studie mit 15 Prozent Anteil an der Nachfrage angenommen. Tatsächlich hat die 1. Klasse nur einen Anteil von ca. 10 Prozent im Fernverkehr. Auf Grund der fehlerhaften Annahme kommt die Studie u.a. auch daher zu erhöhten Zahlungsbereitschaften bzw. zu einer geringeren Elastizität der Nachfrage. Darüber hinaus werden Kunden mit Zeitkarten oder Rabattkarten in der Befragung gleichbehandelt. In der Realität handelt es sich hier jedoch um vollkommen unterschiedliche Kundengruppen mit unterschiedlichen Zahlungsbereitschaften und Elastizitäten.
6. Im SPNV wird lediglich die Elastizität der Nachfrage nur auf Basis von Endkundenbefragungen hergeleitet. Die besondere Rolle der Aufgabenträger im SPNV wird vollständig ausgeblendet, obwohl die Nachfrage im SPNV maßgeblich durch diese determiniert wird. Die abgeleiteten Elastizitäten sind im SPNV aus diesem Grunde fehlerhaft berechnet.
7. Die Modelle im SPNV und SPFV weisen keine hinreichende Güte auf. Auf Seite 73 erläutern die Gutachter, dass ein Pseudo- $R^2$  nach McFadden in Höhe von  $>0,2$  als sehr gute Anpassung gesehen werden kann und mindestens ein Wert von 0,03 erreicht werden sollte. Das Modell im SPFV liegt mit einem Pseudo- $R^2$  nach McFadden von 0,021 (Tabelle 37) deutlich unterhalb des Schwellenwertes. Der Erklärungsgehalt des Modells muss somit als sehr gering/nicht ausreichend bezeichnet werden. Im SPNV liegt der Wert bei 0,026 (Tabelle 39) und somit ebenfalls unterhalb des kritischen Schwellenwertes. Dies zeigt bereits, dass das Modell und die Datenbasis nicht ausreichen um belastbar Elastizitäten der Nachfrage abschätzen zu können.