

SVG mbH, Marienbader-Str. 48, 70372 Stuttgart

Bundesnetzagentur  
Eisenbahn  
Postfach 80 01  
53105 Bonn

Schienenverkehrsgesellschaft mbH  
Marc Baumgartner  
(Geschäftsführer)  
Marienbader-Straße 48  
70372 Stuttgart  
Telefon: 0711-8878140  
Telefax: 0711-99783654  
E-Mail: m.baumgartner@svgmbh.com

Stuttgart, den 22.09.2018

## **Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen vom 01.09.2018**

### **Stellungnahme der Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG)**

Sehr geehrter Herr Meulemann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen form- und fristgerecht zum o. b. Gutachten - im Folgenden „das Gutachten“ genannt - wie folgt Stellung:

Das Gutachten ist in der bestehenden Form nicht geeignet, belastbare Aussagen zum Marktsegment Charterverkehr zu treffen. Die im Gutachten ausgewiesenen Preiselastizitäten für das Marktsegment Charterverkehr basieren auf einer reinen Herleitung durch die Gutachter ohne empirische Analysen für dieses Segmentes. Dies betonen die Gutachter selbst, indem sie mehrfach darauf hinweisen, dass für die Marktsegmente „Punkt- zu Punkt-Verkehre, Nacht- und Charterverkehr“ weitergehende Studien erforderlich wären, um hier belastbare Aussagen treffen zu können. Die Ausweisung von Preiselastizitäten basierend

auf reinen Annahmen der Gutachter, welche sich nicht schlüssig belegen lassen, sind unfundiert und zurückzuweisen. Generell vermag das Gutachten, welches diametral gegensätzliche Ergebnisse im Bereich SPFV wie die TNS-Studien ausweist, diese nicht zu entkräften oder gar zu erschüttern.

Das Gutachten ist widersprüchlich, un schlüssig und deshalb in der bestehenden Form als unbeachtlich zu verwerfen. Gründe hierfür sind u. a.:

**(1)**

Auf S. 9 und 10 führt das Gutachten u. a. aus, das in diesem Gutachten ermittelte Niveau der Elastizitäten sei generell niedriger als im genehmigten Trassenpreissystem der DB Netz AG, demnach die Nachfrage unelastischer. Dies würde sich durch Änderungen in dem Markt durch die Fernbusliberalisierung und die Sparpreisoffensive in der Nachfrage im SPFV begründen. Bereits diese Zusammenfassung ist un schlüssig, denn wenn die Fernbusliberalisierung (signifikante Erhöhung von intermodalen Konkurrenzprodukten im Niedrigpreissegment) und die Erhöhung von Sparpreisprodukten im SPFV Einfluss auf die Nachfrage haben, dann ist die Nachfrage gerade besonders elastisch im Gegensatz zu den im Gutachten vermuteten Thesen. Steigen die Preise im SPFV, so sinkt die Nachfrage aufgrund der austauschbaren Alternativleistungen. Dies verkennt das Gutachten leider an mehreren entscheidungserheblichen Stellen. Zudem bestreiten wir die Richtigkeit und Schlüssigkeit der empirischen Analysen, wenn diese festgestellt haben sollen, dass bei Freizeitverkehren angeblich eine unelastischere Nachfrage als bei Pendlern und Geschäftskunden vorliegen würde.

Diese Ergebnisse dürften auf für den Zweck der Studie wenig tauglichen Fragestellungen beruhen, denn insbesondere weder das Preismodell der DB Fernverkehr AG noch die aktuellen Gegebenheiten am Markt können dieses abwegige Ergebnis als realistisch erscheinen lassen. Auf die Bahn angewiesene Pendler sind gezwungen, die Fahrpreise der DB AG zu akzeptieren, da sie ansonsten ihren Lebensunterhalt nicht bestreiten können. Zudem handelt es sich bei Fahrten von Pendlern um zwingende Fahrten im Gegensatz zu Freizeitreisenden. Dieser „Zwang“ führt bei einer objektiven Betrachtung zu einer besonders geringen Elastizität der Nachfrage. Gleiches gilt im Übrigen auch für Geschäftsreisende. Meist werden die Reisekosten von den Unternehmen übernommen. Ein Geschäftsreisender bucht

auch häufig die 1. Klasse aufgrund höherem Reisekomfort und der Möglichkeit, während der Fahrt in Ruhe arbeiten zu können. Des Weiteren kommt es – entgegen der These des Gutachtens – diesem insbesondere auf die Reisezeit an. Hieran hat bereits das Unternehmen Interesse, seine Angestellten möglichst schnell von Punkt A nach B zu bringen. Darüber hinaus können sich die dahinterstehenden Unternehmen die Mehrwertsteuer zurück-erstatte lassen, was zu einem unelastischeren Ergebnis auf Preiserhöhungen führen müsste. Generell halten wir die maßgeblichen Bewertungen für den Bereich des Freizeitverkehrs für verfehlt und unzutreffend, was noch unter Ziffer 3,4,6,7,8,10 näher beleuchtet wird.

## (2)

Die auf S. 9 und 10 getroffene Aussage, dass im SPFV eine sehr geringe Elastizität vorliegen würde, steht im Widerspruch zu den Aussagen der Gutachter, dass die Nachfrage der Endkunden im gesamten Schienenpersonenverkehr stark vom Preis beeinflusst wird.

## (3)

### Keine Aussagen zum Marktsegment Charterverkehr aufgrund fehlender Untersuchungen:

Für nahezu fahrlässig halten wir die Ausweisung von Preiselastizitäten für das Marktsegment Charterverkehr basierend auf nicht validierten Studienergebnissen und einer nicht nachvollziehbaren Skalierungsmethodik. Das Gutachten betont auf S.112, dass für die Segmente Charterverkehr und Punkt-zu-Punkt-Verkehr beschlossen wurde, diese ohne eine spezifische Befragung aus den erhobenen Daten abzuschätzen, da diese Segmente für die Endkunden kaum relevant sind. Demnach liegen für diese Segmente **keine empirisch fundierten Erkenntnisse vor**. Auch fußen die Ergebnisse auf einer fragwürdigen Bestimmung der Elastizität der Freizeitverkehre, die im Gegensatz zu früheren Studien und Praxiserfahrungen steht.

Das Gutachten betont auf S. 148 ausdrücklich, *„das Trassenpreissegment Charterverkehr und Punkt-zu-Punkt weisen bei „KCW 2018 skaliert“ die größte Differenz zum Beschluss auf. Aus Gutachtersicht stellt sich die unelastischere Nachfrage als plausibel dar [was wir bestreiten]. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Elastizität für dieses Segment*

***lediglich aus den Befragungsergebnissen abgeleitet und keine spezifische Befragung für das Segment Charterverkehr vorgenommen wurde.***

Auf S. 159 heißt es, *„weiterhin empfehlen die Gutachter eine dezidierte Überprüfung der Elastizität in den Segmenten Punkt-zu-Punkt und Charter, da diese nur abgeleitet betrachtet werden konnten.“*

Demnach ist festzuhalten, dass das Gutachten keinerlei belastbaren Aussagen zum Marktsegment Charterverkehr trifft. Die Gutachter fordern selbst eine eigene Studie zum Marktsegment Charter und Punkt-zu-Punkt, da die vorläufigen hergeleiteten Ergebnisse nicht dezidiert durch die Studienbefragungen und Analysemethoden validiert werden können. Demnach ist das Gutachten für diese Segmente in der bestehenden Form zu verwerfen und unbeachtlich, zumal das Gutachten auch die Feststellungen der TNS-Studie, welche diametral eine andere Preiselastizität im Bereich Freizeit ausweist, nicht plausibel entkräften konnte. Insbesondere erscheint es nicht nachvollziehbar, dass durch die Fernbusliberalisierung und in Folge dessen die Sparpreisoffensive der DB Fernverkehr AG (Niedrigpreise) (S.156 unten des Gutachtens) eine unelastischere Nachfrage im Bereich Freizeit begründbar sein soll, wenn besonders in diesem Bereich durch besonders niedrige Preise aufgrund des intermodalen Wettbewerbsdrucks die Nachfrage gesteuert wird und die Austauschbarkeit der Leistung besonders hoch ist.

#### **(4)**

Das Gutachten spricht selbst von fehlenden Datengrundlagen, die es unmöglich machen, eine sachgerechte und realistische Bewertung einer Beobachtung der Zahlungsbereitschaften und insbesondere der Reaktion der Nachfrager bei Preisveränderungen festhalten zu können. Insbesondere der Beschluss zum TPS 2019 hat jedoch die realen Marktdaten des Marktsegmentes Charterverkehr herangezogen und hieraus die zutreffende Bestimmung der Markttragfähigkeit gewährleistet. Das Gutachten betont erneut, keine abschließenden Erkenntnisse gewährleisten zu können. Die SVG, welche im Bereich des Marktsegmentes Charter- und Nostalgieverkehr tätig ist, konnte im Jahr 2018 jedoch einen Anstieg der Nachfrage von Endkunden erkennen und hält die durch die Festsetzung der Bundesnetzagentur bestimmte maximale Preishöhe von 2,05 EUR (netto) je Trkm für richtig. Im Gegensatz zu den Vorgängerjahren konnte die SVG im Jahr 2018 ■■■ Charterfahrten im Bereich Betriebsausflüge umsetzen. Zuvor waren es maximal ■■■ Kunden in diesem Teilbereich des

Segmentes. Dabei konnte durch entsprechende Rückfragen die Erkenntnis gewonnen werden, dass insbesondere die neue Preisstruktur dazu führte, dass mehr Reisebesteller sich für das Verkehrsmittel Charterzug entschieden haben und nicht wie in den vorherigen Jahren entsprechende Busse für ihren Betriebsausflug genutzt wurden. Diese Entwicklung sehen wir als sehr erfreulich an und spiegelt letztendlich auch die Ziele von § 3 Abs. 1 ERegG wieder. Des Weiteren erwarten wir auch im Sportbereich eine Steigerung von Kunden, da insbesondere kleinere Vereine großes Interesse an entsprechenden Charterzügen zeigen. Selbstverständlich können derartige Entwicklungen noch gesteigert werden, hierzu wäre aber auch eine verlässliche Preisstruktur notwendig. Im Übrigen sprechen diese Ergebnisse aus unserer Sicht nicht dafür, dass die Preiselastizität in diesem Marktsegment gering wäre. Hiergegen spricht auch die im Verhältnis zu anderen Verkehrsbereichen des Schienenpersonenfernverkehrs geringe Marktrelevanz. Wenn das Gutachten – wie bereits in Ziffer 1 ausgeführt – davon ausgeht, dass insbesondere der Preis die Nachfrage steuert, so ist es nicht nachvollziehbar, wenn das Gutachten von einer geringen Elastizitätsspanne im SPFV spricht. Hiergegen spricht die extreme Sparpreisoffensive der DB Fernverkehr AG mit der erheblich gesteigerten Nachfrage insbesondere im Bereich Freizeitverkehr. Wenn das Gutachten eine geringe Elastizität im Fernverkehr annimmt, so entspricht dies nicht den Realitäten und der Nachfrage der Endkunden. Gerade wenn durch Sparpreise die Nachfrage dahingehend gesteuert wird, dass entsprechende Fahrgastzahlen steigen, sind derartige Thesen des Gutachtens nicht nachvollziehbar. Trotz der positiveren Ergebnisse im Jahr 2018 durch eine zielführende Genehmigung bleibt auch das Marktumfeld des Charterverkehrs schwierig und aufgrund des bestehenden inter- und intramodalen Wettbewerbs hart umkämpft.

## **(5)**

Das Gutachten spricht auf S. 22 selbst davon, dass die zu bestimmende Preiselastizität anhand realer Buchungsdaten der EVU und die Reaktion der Nachfrage bei Preisveränderungen ausschlaggebend wäre. Aufgrund fehlender Daten, welche die Bundesnetzagentur jedenfalls im Marktsegment Charterverkehr im Beschluss des TPS 2019 berücksichtigt hat, griff das Gutachten auf strukturprüfende Verfahren zurück. Allerdings basieren sodann die Ergebnisse bzw. die Zusammenhänge auf dem Fachwissen oder der Unkenntnis der

Gutachter. Wir gehen nicht davon aus, dass sich die Gutachter mit dem Marktsegment Charterverkehr detailliert beschäftigt haben, wie unter Ziffer 1 schon herausgearbeitet. Aus diesen Gründen halten wir es auch für verfehlt, wenn das Gutachten in dieser Pauschalität entsprechende Ergebnisse aufgrund angeblichen Fachwissens benennt, wenn im gesamten Gutachten nicht einmal das Marktgeschäftsfeld Charterverkehr aus Sicht der Gutachter behandelt wurde. Wie derartige Brücken zwischen Studienanalysen und abgeleiteten Ergebnissen sachgerecht geschlagen wurden, kann nicht nachvollzogen werden und ist deshalb nicht einlassungsfähig.

## (6)

Aus S. 116 verstrickt sich das Gutachten in eklatante Widersprüche. Zunächst gibt das Gutachten die Ergebnisse des TNS-Gutachtens in einer grafischen Darstellung wieder. Dort ist gut zu erkennen, dass „Gewerbliche“ am unelastischen sind. Die Gruppierung reagiert nicht auf etwaige Preissteigerungen. Dies spricht für eine hohe Zahlungsbereitschaft und eine geringe Preissensibilität. In der Praxis hat im Übrigen die DB Fernverkehrs AG ihre Preissysteme hiernach ausgerichtet. Auch die Gruppierung „Pendler“ zeigt nur eine sehr geringe Senkung der Nachfrage bei steigenden Preisen. Auch dieses Ergebnis ist nachvollziehbar, denn wer mit dem Verkehrsmittel Bahn „pendeln“ muss hat oftmals überhaupt keine Ausweichmöglichkeiten. Die Folge ist zwar ein subjektiver Unmut über steigende Preise, dennoch hat dies bei objektiver Betrachtung keinen negativen Einfluss auf die Zahlungsbereitschaft. Bei der Gruppierung „Freizeit“ ist klar ein elastisches Verhalten der Nachfrager zu erkennen. Steigt der Preis, sinkt die Nachfrage.

Die Verfasser des vorliegenden Gutachtens werten die Ergebnisse der TNS Studie wie folgt zusammenfassend aus:

*„Diese Erwartungen lässt sich lediglich für den Reiseanlass Freizeit bestätigen. Pendler und Gewerblich zeigen einen atypischen und widersprüchlichen Verlauf, da diese annähernd statisch sind bzw. unelastischer werden.“*

Es zeigt sich, dass das Gutachten selbst von seinen Ergebnissen in Bezug auf den Bereich Freizeit nicht überzeugt ist, denn schließlich bestätigen die Gutachter hier die Ergebnisse der TNS-Studie, dass bei steigenden Preisen die Nachfrage im Freizeitbereich zurückgeht.

Hingegen führen die Gutachter aus, dass es atypisch sei, wenn Gewerblich und Pendler ein unelastisches Verhalten aufzeigen. Diese Auswertung steht jedoch im Widerspruch zu dem Gutachten selbst, wenn es behauptet, insbesondere der Freizeitverkehr wäre sehr unelastisch, was später noch näher ausgeführt wird. Wie bereits beschrieben passt das Verhalten der Gruppierung Gewerblich und Pendler zu den nachvollziehbaren Ergebnissen der TNS-Studie. Der Einfluss der Busliberalisierung oder der Sparpreise der DB Fernverkehr AG ist jedenfalls für diese Gruppierungen unerheblich und im Übrigen würde es die Elastizität im Bereich des Freizeitverkehrs sodann gleichermaßen, wenn nicht gar höher beeinflussen.

## (7)

Die auf S. 132 aufgestellten Thesen *„Freizeitverkehre weisen die höchste Zahlungsbereitschaft unter den Reiseanlässen auf. Freizeitverkehrende haben gegenüber Pendlern (Referenzgruppe) eine höhere Zahlungsbereitschaft, während gewerblich Reisende gegenüber Pendlern eine niedrigere Zahlungsbereitschaft aufweisen“* sind zurückzuweisen und stehen in diametralem Widerspruch zur TNS-Studie.

Es ist wie bereits unter Ziffer 1 und 6 ausgeführt, nicht nachvollziehbar, dass die Gruppierung „Gewerblich“ eine geringere Zahlungsbereitschaft aufweist als „Pendler“. Maximal dürfte die Zahlungsbereitschaft in etwa adäquat sein, denn Pendler stehen unter dem Zwang der preislichen Akzeptanz und Gewerbliche unter dem Zwang der kurzen Reisezeiten. Insbesondere bei Gewerblichen ist dies klar erkennbar, was unter Ziffer 9 noch näher ausgeführt wird. Das Gutachten zweifelt selbst an den Ergebnissen für den Bereich Freizeitanlass, wenn es ausführt, dass die „hohe Zahlungsbereitschaft“ insbesondere auf ein sich wandelndes Mobilitätsbewusstsein aber auch auf die Popularität von Städtereisen zurückzuführen sei.

Diese Ansichten sind nicht nachvollziehbar. Dies zeigt sich an mehreren Beispielen aus der Realität:

### **a) Geringe Nachfrage von Elektromobilität**

Trotz staatlicher Subventionen kommt die Nachfrage für Elektro-PKWs nicht in Schwung. Der Kaufpreis ist im Verhältnis zu anderen PKWs deutlich höher. Würde das Mobilitätsbe-

wusstsein der Deutschen die Nachfrage derart steigern, wie von den Gutachtern als Erklärungsversuch vermutet, so müsste bereits ein signifikanter Zuwachs im Bereich der Elektromobilität vorliegen, was jedoch in der geringen Nachfrage nicht zu sehen ist.

### **b) Feinstaub-Alarm in Großstädten wie z. B. Stuttgart**

Insbesondere bei Feinstaub-Alarm in Großstädten wie Stuttgart werden regelmäßig extrem vergünstigte Preise für Busse und Bahnen von den Ländern oder Städten subventioniert. Aufgrund der vergünstigten Preise steigt zwar die Nachfrage geringfügig an, dennoch verbleiben weiterhin die meisten PKW-Fahrer auf der Straße, was für eine geringe Preiselastizität der Pendler spricht. Zudem ist eine besonders umweltschonende Rücksicht im Mobilitätsbewusstsein als Einflussfaktor nicht zu erkennen.

### **c) Gesteigertes Interesse an Städtereisen**

Auch dieses Argument ist unzutreffend und insbesondere nicht auf das Marktsegment Charterverkehr zu übertragen. Im SPNV-Bereich gibt es zahlreiche Angebote, wie kleine Gruppen möglichst günstig an Wochenenden und in den Ferien mit der Bahn im gesamten Bundesland verreisen können. Diese Angebote gibt es jedoch schon sehr lange. Folgt man dem Gutachten, so wären diese zu einem Zeitpunkt X überhaupt nicht mehr notwendig, denn das gesteigerte Interesse an Städtereisen würde so oder so zu einer höheren Zahlungsbereitschaft führen. Dem kann nicht gefolgt werden, denn insbesondere aufgrund der Sparpreisoffensive der DB Fernverkehrs AG stieg die Nachfrage extrem. Demnach besteht sehr wohl eine Korrelation zwischen Preisniveau und Nachfrage und zwar in einer gegenteiligen Richtung als es das Gutachten darstellen möchte.

### **d) Boom von Vergleichsportalen**

Seit ca. 3 – 4 Jahren gibt es für fast jede Branche (Hotels, Flüge, Bahnreisen, etc). entsprechende Vergleichsportale. Hier ist ein eigener Markt entstanden. Ziel eines jeden Vergleichsportals ist es, dem Buchenden den besten Preis, demnach für die gleiche Leistung das geringste Entgelt zu gewährleisten. Die Kultur des Preisvergleiches fördert die Elastizität der Nachfrage der Endkunden und hat einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl gerade in

den Bereichen, in denen die Reise keinen zwingenden Anlass hat (Freizeitverkehr). Derartige objektive Entscheidungsfaktoren können bei einer Interview-Befragung, welche schnelle Antworten voraussetzt, nicht angemessen berücksichtigt werden.

### **e) Marktsegment Charterverkehr**

Das Marktsegment Charterverkehr steht primär in Konkurrenz zu Charterbussen und den Billigangeboten des Fernverkehrs. Es ist daher nicht nachzuvollziehen, dass laut dem Gutachten dieses Marktsegment besonders hohe Preise am Markt platzieren könne, ohne dass dies Einfluss auf die Nachfrage hätte. Städtereise sind für das Marktsegment nebensächlich, denn meist ist ein großes Event der Grund für das Chartern eines Sonderzuges. Hierbei entscheidet zunächst der Reisebesteller für seine geplante Gruppe das passende Verkehrsmittel. Er muss demnach entscheiden, ob er mit dem generell günstigeren Bus die Reise plant oder mit dem Zug in Form eines Charterzuges oder gar keine Reisemittelwahl vorgibt, sodass jeder Fahrgast individuell anreisen muss. Dabei muss der Reisebesteller stets beachten, dass für den Charterzug sehr niedrige Preise für die Endkunden vorliegen müssen. Ggf. müssen die Gesamtkosten noch durch weitere Maßnahmen wie z. B. Sponsoren gesenkt werden, um möglichst einen niedrigen Endkundenpreis zu erzielen, denn selbst bei der Entscheidung eines Reisebestellers für einen Charterzug trägt dieser immer noch selbst das Risiko, dass die Nachfrage auch die Kosten des Zuges entsprechend deckt. Zugleich muss er darauf achten, dass Reisende nicht individuell anreisen. Letzteres würde die Gefahr in sich bergen, dass die Nachfrage für den Charterzug zu gering wäre und sodann das Angebot nicht angenommen werden könnte insbesondere dann, wenn eine Individualanreise deutlich preiswerter wäre. Einen Vorteil gegenüber einem Charterbus erlangt der Charterzug in Bezug auf die Geschwindigkeit der Reisezeit nicht, sodass die Preiselastizität wegen des bestehenden intermodalen Wettbewerbs oder den Angeboten für Individualreisende und Gruppen der DB Fernverkehr AG stets das Preisgefüge gering hält, um die Nachfrage nicht zu gefährden. Wie bereits unter Ziffer 4 beschrieben, konnte durch die neu genehmigte Preisstruktur die Nachfrage im Bereich Betriebsausflüge und auch bei kleineren Sportveranstaltungen im Verhältnis zu den Jahren zuvor gesteigert werden, was aus unserer Sicht für eine hohe Elastizität der Reisebesteller und Endkunden spricht.

Zudem verkennt das Gutachten eine weitere maßgebliche Komponente. Sind die Preise für die Freizeitreise zu hoch, besteht die Wahlmöglichkeit die Reise überhaupt nicht anzutreten,

was die Preisstruktur auf natürliche Weise beschränkt. Diese Möglichkeiten haben insbesondere die Gruppierungen „Gewerblich“ und „Pendler“ nicht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in der vom Gutachten vorgenommenen Pauschalität keine Aussagen zum Marktsegment Charterverkehr getroffen werden können und insbesondere die Aussage, dass „Freizeitverkehre“ im Allgemeinen unelastisch wären und deshalb eine besonders geringe Elastizität für das Marktsegment Charterverkehr vorläge, unzutreffend ist.

**(8)**

Das Gutachten ist aufgrund weiterer widersprüchlicher Aussagen zu verwerfen.

Auf S. 101 äußert das Gutachten im Marktüberblick zum Fernverkehr, dass zum 31.12.2017 214 Fernbus-Linien bestünden mit im Vergleich zum SPFV günstigen Ticketpreisen. In der Folge habe DB Fernverkehr in den vergangenen Jahren das Sparpreisangebot ausgebaut und die einmalig sinkende Nachfrage in Zuwächse umkehren können (vgl. auch Beleg in Fußnote 71). Diese Ausführungen belegen gerade das Gegenteil einer angeblichen geringen Elastizität im Bereich Freizeitverkehr. Denn Pendler und Geschäftsreisende nutzen in der Regel keine Fernbusse. Fernbus-Reisende sind daher primär Freizeitreisende. Wären Freizeitreisende derart unelastisch wie von dem Gutachten behauptet, so hätte sich der Fernbusmarkt nie innerhalb weniger Jahre derartig ausbreiten und etablieren können wie dies erfolgt ist, denn die günstigeren Fernbuspreise hätten sodann keinen Einfluss auf die Nachfrage der Freizeitreisenden. Wären Freizeitreisende derartig unelastisch, so hätte die DB AG auch in der Reaktion auf die Fernbuslinien das Sparpreisangebot nicht derart massiv ausbauen müssen. Der Effekt, dass durch den Ausbau des Sparpreisangebots die sinkende Nachfrage in Zuwächse umgekehrt werden konnte, wäre in dieser deutlichen Form nicht eingetreten. All diese Umstände sprechen dafür, dass hinsichtlich der Preiselastizität der Freizeitreisenden die Ergebnisse der früheren TNS-Studien zutreffend sind und nicht die Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens.

Auch ein höheres Umweltbewusstsein kann auf die Nachfrage keine derartigen Effekte erzielen wie das Gutachten auf S. 163 vermutet, denn in diesem Falle würde das Verkehrsmittel Bahn von den Nachfragern unabhängig von der Preisstruktur gegenüber den Fernbussen bevorzugt werden.

Auch weitere Ausführungen des Gutachtens auf S. 163 sind in sich widersprüchlich. Das Gutachten stellt fest, dass die von ihm behauptete niedrige Elastizität der Freizeitreisenden nicht in Einklang mit den TNS-Studien stehe. Eine mögliche Argumentation hierfür sei, dass Freizeitreisen in der Regel nicht zwingend erforderliche Reisen seien, sodass man eine elastischere Nachfrage erwarten würde. Aber gerade dieses Argument spricht für das Ergebnis der TNS-Studien und gegen das vorliegende Gutachten. Demnach zweifelt das Gutachten selbst die Ergebnisse der eigenen Studienanalysen an. In sich widersprüchlich wird die Argumentation, wenn das Gutachten in der gleichen Passage anführt, ein weiterer Grund könnte sein, dass Sparpreise eher von Freizeitreisenden genutzt werden. Wenn dies aber so ist, wovon angesichts der Fahrgastrekorde bei DB Fernverkehr mit Sparpreisen auszugehen ist, dann spricht auch dies wiederum für die besonders hohe Elastizität bei Freizeitreisenden. Demnach reagiert die Nachfrage sehr variabel auf Preisänderungen, was die TNS-Studien auch entsprechend belegen. Was das Argument eines wachsenden Städte-tourismus im Bereich von Wochenend- und Kurzreisen anbetrifft, so spricht auch vieles dafür, dass dieser sich nur entsprechend entwickeln konnte aufgrund der Niedrigpreisangebote von Fernbus und Fernverkehr. Das Gutachten verwechselt Ursache und Wirkung.

## (9)

Auch die Ergebnisse zum Einfluss der Geschwindigkeit auf die Zahlungsbereitschaft sind letztlich falsch bzw. methodisch nicht genau untersucht. Das Gutachten behauptet auf S. 134, dass entgegen den Erwartungen für die Geschwindigkeit kein signifikanter Einfluss auf die Zahlungsbereitschaft nachgewiesen werden könne. Dies lässt sich mit einer einfachen Frage selbst ausräumen:

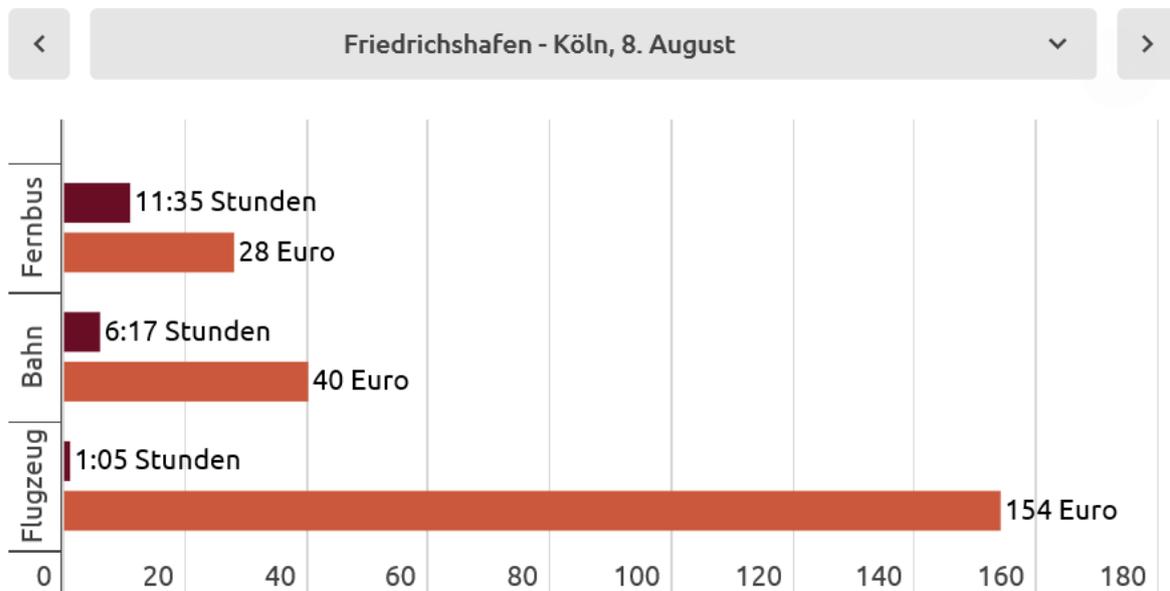
*„Sind Sie bereit für die Strecke von A nach B Preis X zu bezahlen, wenn die Reisezeit 4 Stunden beträgt.“*

*Sind Sie bereit für die Strecke von A nach B Preis X zu bezahlen, wenn die Reisezeit 8 Stunden beträgt.“*

Die Antwort dürfte klar sein.

Aber auch das komplette Preissystem im intermodalen Vergleich spricht letztendlich gegen diese Aussage.

### Preise und Reisezeiten im Vergleich



Quelle: [https://www.schwaebische.de/ueberregional/wirtschaft\\_artikel,-bahnvorstand-pofalla-r%C3%A4umt-ein-es-gibt-einfach-zu-viele-st%C3%B6rungen-an-den-z%C3%BCgen-\\_arid,10934183.html](https://www.schwaebische.de/ueberregional/wirtschaft_artikel,-bahnvorstand-pofalla-r%C3%A4umt-ein-es-gibt-einfach-zu-viele-st%C3%B6rungen-an-den-z%C3%BCgen-_arid,10934183.html)

Der Fernbus lebt von einer besonders niedrigen Preisstruktur. Die Fahrgäste müssen eine längere Fahrzeit akzeptieren. Würde die Geschwindigkeit in Korrelation zum Preis keinen Einfluss auf die Zahlungsbereitschaft der Nachfrage haben, so würde das oben ersichtliche und in der Praxis bewährte System nicht funktionieren. Demnach könnten Fernbusse gleiche Preise wie Bahnen und Fluggesellschaften trotz deutlich höherer Reisezeit von ihren Kunden abverlangen, was jedoch sicherlich zu einem sehr starken Rückgang der Nachfrage führen würde.

Generell fehlt es dem Gutachten an einem realistischen praktischen Bezug.

Insbesondere auf der neu eingeführten Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Berlin verzeichnet die Deutsche Bahn AG einen Fahrgastrekord, der seinesgleichen

sucht. Die Deutsche Bahn geht davon aus, dass sich bis Jahresende die ursprünglichen Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt werden.

Quelle: <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Berlin-Muenchen-ist-fuer-Bahn-voller-Erfolg-article20481284.html>

Grund hierfür ist die deutlich verkürzte Reisegeschwindigkeit, welche eine gesteigerte Nachfrage trotz höherer Preise für den „ICE-Sprinter“ ermöglicht. Auch soll die Anzahl der „ICE-Sprinter“-Verbindungen von drei auf fünf Verbindungen pro Tag erhöht werden. Insbesondere hier ist aus unserer Sicht das Gutachten unschlüssig und unvollständig, denn es wäre für die Gutachter möglich gewesen, die Auswirkungen der Geschwindigkeit auf die Zahlungsbereitschaft anhand von Datenmaterial zu verifizieren. Im Umkehrschluss würden die Thesen des Gutachtens (Geschwindigkeit keinen Einfluss auf Zahlungsbereitschaft) aber auch bedeuten, dass sich die Fahrgastzahlen trotz sinkender Reisezeit und höheren Preisen nicht geändert haben dürften, was jedoch durch die Praxis entsprechend widerlegt wurde.

Kritisch zum Gutachten ist generell anzumerken, dass sich dieses hinsichtlich seiner Ergebnisse, welche an mehreren Stellen mit der Praxis kollidieren oder aber im Widerspruch zu früheren Gutachten stehen, nicht selbstkritisch auseinandersetzt und nicht die eigenen Methoden auf möglicher Fehlerquellen selbst hinterfragt.

## **(10)**

Validierung der Ergebnisse der Preiselastizitäten des TNS-Gutachtens anhand der Preismodelle des DB Fernverkehr als einflussreichstem Marktteilnehmer im SPFV.

Ohne ins Detail zu gehen sind die Preismodelle der DB Fernverkehr AG kompatibel mit den genehmigten Preiselastizitäten der einzelnen Marktbereiche. Die DB Fernverkehr AG verlangt bei ICE-Verbindungen, deren Reisezeit im Verhältnis zu IC-Verbindungen geringer ist, im Allgemeinen höhere Preise. Die DB Fernverkehr AG verlangt auf Pendler-Strecken und zu Pendler-Zeiträumen meist konstant hohe Preise ohne besondere Sparangebote. Die DB Fernverkehr AG hat ihre Preismodelle nach der Überzeugung ausgerichtet, dass Geschäftsreisende besonders unelastisch sind und demnach höhere Preise bezahlen. Insbesondere auf Strecken mit wenig Auslastung und im Bereich Freizeitverkehr bietet die DB Fernverkehrs AG entsprechende 19,90 EUR Tickets an. Diese werden in jüngster Zeit noch stärker

angeboten, um insbesondere im intermodalen Wettbewerb „anzugreifen“, wie es der Bahnchef Lutz mehrfach öffentlich formulierte. Auch die DB Netz AG hat letztendlich bei der Bewertung der Preiselastizitäten die Preisstrukturen der DB Fernverkehr AG zutreffend berücksichtigt.

Nach den Ergebnissen des neuen Gutachtens sind Geschäftsreisende besonders preissensibel. Wäre dies zutreffend, wie nicht, so müsste die DB Fernverkehr AG die Preise für die 1. Klasse mit den Preisen für die 2. Klasse gleichsetzen, um eine Reduktion der Fahrgastzahlen zu vermeiden. Etwaige Hochgeschwindigkeitsstrecken müssten weder gebaut noch betrieben werden, denn die Zahlungsbereitschaft und die Nachfrage steigt laut Gutachten nicht mit sinkender Reisezeit. Darüber hinaus sind die Billigtickets, welche primär zum einen möglicherweise erst die Städtereiselust ermöglichen, zum anderen insbesondere im Bereich Freizeitverkehr eingesetzt werden, vollkommen überflüssig. Nach der Busliberalisierung ist zwar der intermodale Wettbewerbsdruck extrem gestiegen, dennoch verbleibt die Nachfrage im Freizeitbereich unelastisch laut Gutachten, sodass die DB Fernverkehr AG *de facto* diese Preise erheblich erhöhen könnte, ohne einen Rückgang der Nachfrage befürchten zu müssen. Zugleich spricht das Gutachten auf S. 9 und 10 jedoch davon, dass mit steigenden Preisen die Nachfrage auch im SPFV sinkt, demnach eine Elastizitätssteuerung vorliegt. Der „große Marktplayer“ DB Fernverkehr hat sich aufgrund des intermodalen Wettbewerbsdruck genötigt gesehen, dauerhaft niedrige Spartickets am Markt zu platzieren, was insbesondere für eine besonders hohe Elastizität der Nachfrage im Freizeitbereich des SPFV spricht. Diese Strategie, welche sich auch in den Elastizitätsbewertungen durch die DB Netz AG im TPS 2018 und TPS 2019 widerspiegelt, bescherte der DB Fernverkehrs AG 2017 und 2018 einen Fahrgastrekord nach dem anderen. Die Validierung der TNS-Studien-Ergebnisse ist demnach durch einen Praxisbezug möglich, was das Gutachten vom 01.09.2018 vollkommen vermissen lässt. Die Thesen zum Freizeitverkehr sind nicht belastbar, wie unter Ziffer 3 bereits näher begründet.

(vgl. u. a. [https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-faehrt-rekordumsatz-und-fahrgastrekord-ein\\_aid-16455563](https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-faehrt-rekordumsatz-und-fahrgastrekord-ein_aid-16455563))

**(11)**

In den im Gutachten beschriebenen Befragungsmodellen bzw. den erhobenen Fragen steckt ein sehr hohes Potential von Suggestion, welche die Ergebnisse entsprechend verfälschen können. Zugleich wird der wahre Entscheidungsprozess der Verkehrsmittelwahl bzw. die Zahlungsbereitschaft nicht wirklichkeitsgetreu genug in den Fragestellungen nachgebildet. Dies wird besonders deutlich, wenn gefragt wird, ob „Sie bereit sind, Preis X für Strecke von A nach B zu bezahlen“. Schnelle Ja/Nein Antworten im Rahmen eines Interviews führen generell zu einer schnellen Reaktion im Gehirn der Probanden, wodurch der ansonsten für die Planung von etwaigen Reisen insbesondere im Freizeitverkehr notwendige und übliche Vergleichs- und Abwägungsprozess konterkariert wird. Insbesondere wäre es erforderlich gewesen, erst die Probanden nach dem maximalen Preis zu befragen, den sie für die Strecke von A nach B bereit sind zu zahlen unter gleichzeitiger Vorgabe der Reisezeiten und Preise von Auto, Fernbus oder Flugzeug als Vergleich. Im Falle der Freizeitreisenden müsste ebenso die Antwortalternative enthalten sein, die Reise gar nicht durchzuführen. Erneut lässt das Gutachten vollkommen außer Acht, dass im Bereich Freizeitverkehr die Antworten der Probanden mit dem objektivierbaren Kaufverhalten der tatsächlichen Kunden wie auch den Ergebnissen früherer Gutachten nicht kompatibel sind. Dies könnte auf eine unpassende Methodik oder/und fehlerhafte Fragestellung des Gutachtens zurückzuführen sein.

**(12)**

Da die Erkenntnisse bzw. die Auswertungen und Herleitungen beider Gutachten insbesondere im Bereich Freizeit diametral gegensätzlich sind, kann man sich bei zutreffender Würdigung stets nur auf eines der beiden Gutachten berufen bzw. eines der Gutachten für die künftigen Entgeltgenehmigungen berücksichtigen. Wie unter Ziffer 3 bereits ausgeführt, spricht das Gutachten vom 01.09.2018 selbst davon, hier keine abschließenden Ergebnisse für das Marktsegment Charterverkehr statuieren zu wollen, sondern sieht selbst die Notwendigkeit weitergehender Studien zur Ermittlung der Preiselastizität. Letztendlich konnten die Thesen der Gutachter die zutreffenden Bewertungen der genehmigten Trassenpreissysteme nicht erschüttern oder gar widerlegen. Lediglich bestätigt das Gutachten indirekt die

Marktsegmentierung Charterverkehr ohne nähere Erkenntnisse zu liefern. Auf die heterogenen Strukturen des Marktsegments Charterverkehr wie z. B. erhöhte Lok- und Leerfahrtenquote, erhöhte Mehrkosten wegen fehlender Restkapazitäten, gesamte Unternehmenskosten nur auf geringe Anzahl an Fahrten pro Jahr umlegbar u. v. m. nimmt das Gutachten keinen Bezug. Die geringe Markttragfähigkeit spiegelt sich letztendlich auch am geringen Marktanteil wieder. Die Überbewertung durch eine statische Ableitung der Preiselastizität des Reiseanlasses Freizeitverkehr lässt sich in dieser Form jedenfalls nicht rechtfertigen und widerspricht dem Marktumfeld, dem hohen intermodalen Wettbewerbsdruck sowie auch den sonstigen Einflussfaktoren, welche die Buchung einer Charterfahrt maßgeblich steuern. Demnach wäre es mehr als fahrlässig, sich auf ein Gutachten zu stützen, welches mehrfach widersprüchliche Aussagen und im Kern dennoch keinerlei Aussage zu den tatsächlichen Preiselastizitäten trifft. Insbesondere halten wir daher auch die skalierte, abgeleitete Bestimmung einer konkreten Preiselastizität für das Marktsegment Charterverkehr im Gutachten für unbegründet und un schlüssig. Aus den genannten Gründen ist das Gutachten nicht aussagekräftig, daher unbeachtlich und zu verwerfen. Insbesondere sind keine neuen schlüssigen Bewertungen erfolgt, die die bisherig bestimmte Preiselastizität im TPS 2018 und TPS 2019 beeinflussen könnten.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Marc Baumgartner  
(Geschäftsführer)