

Rede von mofair-Präsident Stephan Krenz  
auf dem Kongress

**„Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor“**

DICE und European School for Management and Technology  
Berlin, 26. Januar 2017:

**„Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz -  
die Sichtweise der Wettbewerbsbahnen im SPNV“**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,  
sehr geehrte Frau Kommissarin Bulc,  
sehr geehrter Herr Staatssekretär Odenwald,  
sehr geehrter Herr Dr. Eschweiler,  
sehr geehrter Herr Dr. Grube,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlichen Dank für die Einladung und für die Gelegenheit, Ihnen heute einige Gedanken aus Sicht der Wettbewerbsbahnen im SPNV präsentieren zu dürfen. Meine Vorredner haben dankenswerter Weise bereits sehr viele wichtige Aspekte des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes im Detail angesprochen.

Daher werde ich den Schwerpunkt meiner Ausführungen auf die folgenden drei Aspekte legen:

1. Wie steht es aktuell um den Wettbewerb im SPNV?
2. Wie beurteilen die Wettbewerbsbahnen das neue Regulierungsgesetz?
3. Was ist zusätzlich zu tun, um endlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nicht nur im SPNV.

Lassen Sie mich zuerst mit einigen Aussagen zum Wettbewerb im SPNV beginnen.

In aller Bescheidenheit können wir von einer Erfolgsstory sprechen. Der SPNV ist ein sehr wohlgeratenes Kind der Bahnreform.



Die meisten Bundesländer haben die Mehrheit ihrer Verkehrsverträge inzwischen im Wettbewerb vergeben. Im Ergebnis wird es im SPNV immer bunter, das heißt, dass immer mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen um die Gunst der Fahrgäste und Aufgabenträger kämpfen. Die Wettbewerbsbahnen konnten ihren Marktanteil – gemessen an den gefahrenen Zugkm – im Jahr 2016 auf inzwischen erfreuliche 32 Prozent steigern. Für das Jahr 2020 gehen wir auf Basis unserer Berechnungen sogar von einem Marktanteil von 40% aus. Und das neue Regulierungsgesetz wird – so unsere Hoffnung – das seinige tun, um das Wettbewerbsgeschehen nicht nur im SPNV weiter zu unterstützen.

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, Wettbewerb im SPNV ist natürlich kein Selbstzweck.

Was hat der Wettbewerb gebracht? Fast überall in Deutschland wurde eine bemerkenswerte „Wettbewerbsdividende“ erwirtschaftet. Die öffentliche Hand muss deutlich weniger pro Zugkm bezahlen bei gleicher oder sogar besserer Leistung. Wettbewerb spart also richtig Geld.

Ein schönes Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit sehen Sie hier: Bei der Vergabe der „Stuttgarter Netze“ im Jahr 2016 gab es einen kräftigen Wettbewerb um die Verkehrsverträge. Eine ganze Reihe von Unternehmen wollte sich diese sichern – im Ergebnis sank der durchschnittliche Zugkm-Preis von zuvor 11,70 Euro auf nunmehr 6 Euro.

Meine Damen und Herren, die die Auslastung in den Zügen des SPNV nahm zwischen 2002 und 2014 deutlich zu. Die Fahrgastzahlen konnten in diesem Zeitraum um 35 % gesteigert werden. Das ist ein großer Erfolg für die Aufgabenträger, die Länder und die Verkehrsunternehmen.

Die Qualität der Leistungserbringung konnte massiv gesteigert werden, was sich nicht zuletzt in der hohen Zufriedenheit der Kunden widerspiegelt. Dies belegen

regelmäßig durchgeführte repräsentative Erhebungen zur Kundenzufriedenheit ganz klar.

Zunächst stiegen die Beliebtheitszahlen bei den Wettbewerbsbahnen, mit zeitlicher Verzögerung zogen aber die Werte auch bei DB Regio nach, was wir ausdrücklich begrüßen. Letztlich haben also alle vom Wettbewerb profitiert, die Fahrgäste, die Aufgabenträger und die Länder.

Wir sehen also: Der Wettbewerb hat dem SPNV sehr geholfen. Er ist aber nach wie vor kein Selbstläufer. Nur 2-3 Bieter durchschnittlich in den vergangenen fünf Jahren auf die jeweiligen SPNV-Ausschreibungen sind nicht gerade eine üppige Ausbeute. Daher begrüßen wir ausdrücklich die vielfältigen Anstrengungen und Maßnahmen der Aufgabenträger zur Stimulierung des Bieterinteresses, die auch zukünftig gefragt bleiben.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun zum zweiten Teil meiner Ausführungen kommen, zum neuen Eisenbahnregulierungsgesetz.

Dies kann und soll den fairen Wettbewerb nicht nur sichern, sondern ihn vielleicht sogar stimulieren. Schließlich heißt es nicht umsonst „Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“. Der erste Anlauf zur Eisenbahnregulierung blieb, wie Sie alle bestens wissen, vor einigen Jahren stecken, und auch die Überlegungen der EU-Kommission zu einer weiter gehenden Trennung von Netz und Betrieb im 4. Eisenbahnpaket wurden nicht weiterverfolgt. Im Frühsommer 2016 war es dann aber so weit. Auf allen Seiten machte sich Erschöpfung breit, und es gab einen Kompromiss zur Eisenbahnregulierung. Aus unserer, also der SPNV - Sicht, birgt er mehr Licht als Schatten, auch wenn noch einiges zu tun bleibt.

Das wichtigste vorweg: Dass es überhaupt endlich ein Gesetz gibt, ist ein deutlicher Schritt nach vorne. Der Rechtsrahmen ist klarer, und auch übersichtlicher geworden als zuvor.



Die Ex-ante-Regulierung ist sehr positiv: Regeln zu Zugang und Entgelten müssen abgestimmt werden, ehe sie in Kraft treten. Das ist deutlich besser, als immer im Nachhinein reklamieren zu müssen, wenn eigentlich die Messen schon gelesen sind.

Ebenfalls auf der Habenseite verbuchen wir, und das wird Sie nicht überraschen, die Trassen- und Stationspreisbremse. Diese sorgt dafür, dass sich die in den vergangenen Jahren immer weiter öffnende Schere bei den Trassenkosten zu den Regionalisierungsmitteln wieder schließt. Die vereinbarte Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 1,8 % erlaubt im SPNV nur noch eine Trassen- (& Stations-) preissteigerung von ebenfalls 1,8 %. Genau genommen ist diese Bremse natürlich kein Regulierungsthema. Sie kann aber, ganz besonders auch im Zusammenhang mit einer mutigen und kräftigen Senkung der Schienenmaut, den Gesetzeszweck, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, deutlich voranbringen.

Nicht durchsetzen konnten sich die Wettbewerbsbahnen bei der Forderung nach einer Beibehaltung der Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB. Aus unserer Sicht ist deren Beseitigung schlicht zu früh gekommen. Nun gibt es stattdessen die sogenannten Beschlusskammern, deren Einführung wir grundsätzlich begrüßen. Denn es scheint ja erst einmal plausibel, dass die nach einem Verfahren vor der Beschlusskammer festgelegten Preise, zu denen sich alle Beteiligten äußern konnten, nicht nochmals gerichtlich überprüft werden sollen. Allein, die Erfahrungen der vorhergehenden Jahre haben das Vertrauen der Wettbewerbsbahnen in ein solches Verfahren noch nicht ausreichend wachsen lassen.

Ferner hätten wir uns Regelungen für den Fall gewünscht, dass wegen schlechter Infrastruktur Folgekosten bei den Verkehrsunternehmen entstehen, für die wir nichts können, die uns aber massiv belasten. Mit diesem Thema befassen sich nun leider die Gerichte. Zum Thema „Baustellen im Netz“ komme ich gleich noch.

Künftig wird vor allem wichtig sein, wie die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich ihre deutlich gestärkte Rolle wahrnimmt. Wir wünschen uns einen noch stär-

keren und mutigeren Regulierer, der sich auch durch hin und wieder aufkommenden Gegenwind nicht vom Kurs abkommen lässt. Damit er auch konfliktreiche Verfahren durchhalten und in der Fläche aktiv werden kann, benötigt der Regulierer ausreichend Personal und entsprechendes fachliches Knowhow. Wir setzen darauf, dass es der Bundesnetzagentur gelingt, beides schnell zu akquirieren.

Es ist derzeit sicher noch zu früh, um die Erfolge des ERegG einschätzen zu können. Die Wettbewerbsbahnen werden jedenfalls nicht nur Beobachter, sondern aktive und kritische Begleiter des Gesetzes sein. Wir hoffen zudem, dass der Regulierer die Standfestigkeit und Undurchlässigkeit der „chinese walls“ zwischen den verschiedenen Konzernunternehmen und Konzerneinheiten bei der DB-AG im Blick hat. Die Verquickung zum Beispiel von übergreifenden Konzernaufgaben einerseits mit denen in der Infrastruktur andererseits hat nicht gerade zu überschäumender Euphorie bei den Wettbewerbsbahnen geführt.

Meine Damen und Herren, ich komme zum Dritten und letzten Teil meiner Ausführungen. Gestatten Sie mir bitte einen kurzen Blick über den Tellerrand des SPNV hinweg.

Die Entwicklung des Modal-Splits in den vergangenen Jahren ist für den Personenverkehr auf der Schiene geradezu ernüchternd: Ich habe Ihnen hier einmal die Zahlen aus den vergangenen fünf Jahren mitgebracht, aber auch ein 10-Jahres-Vergleich hätte kaum ein anderes Bild gezeigt:

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts, zumindest keine wesentliche Veränderung zum besseren aus Sicht der Schiene. Der Marktanteil des Bahnverkehrs stagniert – und das seit Jahren! Dies ist ernüchternd.

Aus unserer Sicht sind die erheblichen Kosten für die Trassen ein großes Hemmnis. Um die relative Position des Schienenverkehrs zu verbessern, fordern wir – gemeinsam mit den anderen Verbänden der Schienenbranche – unter anderem die Einführung des Grenzkostenprinzips, also etwas plakativer formuliert: die „Schienenmaut“ zu halbieren.

Zur Erinnerung: Das EU-Recht lässt es ausdrücklich zu, dass alleine die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bepreist werden. Die meisten EU-Staaten machen das auch so. Deutschland spielt mit seinen Vollkostenaufschlägen eine Sonderrolle.

Was der Übergang zu den Grenzkosten für die einzelnen Verkehrsarten bedeuten könnte, wird aus diesem Chart deutlich: Heute zahlen wir – egal wieviel Zugkm auf den Trassen gefahren werden – einen Gesamtpreis je Zugkm an das EIU. Wir fahren im SPNV derzeit rund 670 Mio. Zugkm. Der 670 Mio. + 1 Zugkm ist also genau so teuer wie der 670 Mio. Die Gesamtkosten der Trassen teilen sich aber natürlich in fixe und variable Kosten auf. Unterstellen wir einmal, dass sämtliche fixen Infrastrukturkosten, die heute auf dem Umweg der Reg-Mittel über die Aufgabenträger und die SPNV-Unternehmen an DB Netz fließen, künftig direkt vom Bund an DB Netz als jährlichen Einmalbetrag ausgereicht würden und die EVUs zahlen an das EIU nur die variablen Kosten, also die Grenzkosten. Dann wäre der 670 Mio. + 1 Zugkm nur zu Grenzkosten zu zahlen, also nur „halb so teuer“ wie bisher. Es würde sich ein Schub für den SPNV ergeben, denn Mehrbestellungen würden extrem günstig werden. Ein echter Anreiz würde geschaffen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen.

Ein weiterer wichtiger Stellhebel wäre auch die Einführung des Deutschland-Taktes. Dieser würde bei dessen Realisierung einen Quantensprung für die Mobilität der Menschen bedeuten und den Modal-Split zugunsten der Schiene verändern.

Die Schienen in Deutschland, meine Damen und Herren, müssen aber auch vernünftig und vor allem wie bestellt durch die EVU befahrbar sein. Und damit bin ich bei einem für die EVU eminent weiteren wichtigen Thema, dem Bauen im Netz. Aufgrund des großen Instandhaltungsstaus haben wir, da es erfreulicherweise mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II angemessene Infrastrukturmittel gibt, viele Baustellen gleichzeitig. Diese schränken die Kapazitäten der Strecken erheblich ein. Das ist so, und das ist auch zu akzeptieren, denn wir alle wollen ja, dass der Sanierungsstau aufgearbeitet wird.



Aber das Baustellenmanagement kann noch deutlich besser werden. Zum Teil setzen die heutigen Regeln falsche Anreize. Zu sehr wird auf das einzelne, isolierte Bauprojekt geschaut, zu wenig auf den Fahrgast. Das wollen wir ändern, und dazu haben wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam mit DB Netz, den Aufgabenträgern und dem Bundesverkehrsministerium einen „Runden Tisch Baustellenmanagement“ angestoßen, der im Laufe dieses Jahres seine konkreten Empfehlungen erarbeiten soll.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Bundestagswahl 2017 steht „ante portas“. Gestatten Sie mir deshalb noch zwei Worte jenseits von Eisenbahnregulierung, Schienenmaut und anderen Detailthemen:

Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir nach der Bahnreform des Jahres 1994 wieder einen großen und weitreichenden Wurf, eine neue Vision für die Schiene brauchen! Wir brauchen einen MASTERPLAN für die Schiene insgesamt. Dieser muss als Kompass für alle Akteure in unserem Sektor dienen und Entwicklungslinien für die nächsten 15 Jahre aufzeigen. Einige wenige davon habe ich gerade erwähnt. Statt einzelner kleiner Lösungen muss er eine konsistente, mutige und vor allem ganzheitliche Strategie für die Schiene 4.0 beinhalten. Ein „Weiter so wie bisher“ sollte es ab 2018 nicht mehr geben, damit wir den Hebel für eine Verkehrswende zugunsten der Schiene wirklich umlegen können.

Ich danke Ihnen sehr für Ihre Aufmerksamkeit.

