

WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

5. Wettbewerber-Report der Bahnbranche vorgestellt

Parlamentarischer Abend fand großes Interesse

Rechtzeitig vor Beginn der Koalitionsverhandlungen zur Bildung einer neuen Bundesregierung, quasi um Pflöcke einzurammen, präsentierte mofair gemeinsam mit dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und dem Verband der Güterwagenhalter (VPI) am 10. Oktober in Berlin die nunmehr fünfte Ausgabe des Wettbewerber-Reports Eisenbahn. Im Zweijahresrhythmus beleuchtet die Veröffentlichung, wie sich der Wettbewerb auf der Schiene und im intermodalen Vergleich der Verkehrsträger entwickelt hat und was getan werden muss, damit die Schiene ihr enormes Potenzial noch besser ausschöpft.

Die drei Verbände hatten in das Medizinhistorische Museum der Berliner Charité geladen, um in Steinwurfweite von Berliner Hauptbahnhof und Bundestag die Ergebnisse vorzustellen und mit Politikern aller Parteien ins Gespräch zu kommen. Die „Hörsaalruine“ war bis auf den letzten Platz belegt. Das zeigt, dass viele das Gefühl haben, dass es in der Verkehrspolitik kein „Weiter so!“ geben darf, sondern dass es Zeit für eine neue Bundesregierung ist, endlich ernst zu machen mit einer Politik der Verkehrsverlagerung auf die Schiene.



Die drei Verbandspräsidenten: Malte Lawrenz (VPI), Stephan Krenz (mofair) und Ludolf Kerkeling (NEE).



Volles Haus bei der Präsentation.



Das Podium (v.l.): Arnold Vaatz (CDU), Matthias Gastel (Grüne), Moderator Christian Schlesiger (Wirtschaftswoche), Prof. Dr. Jürgen Kühling (Monopolkommission), Kirsten Lüthmann (SPD).



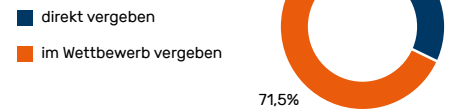
Intensive Diskussionen (v.l.): Dr. Ben Möbius (Verband der Bahnindustrie), Dr. Josef Doppelbauer (European Railway Agency ERA), Jürgen Tuscher (VPI).

Licht und Schatten des Wettbewerbs

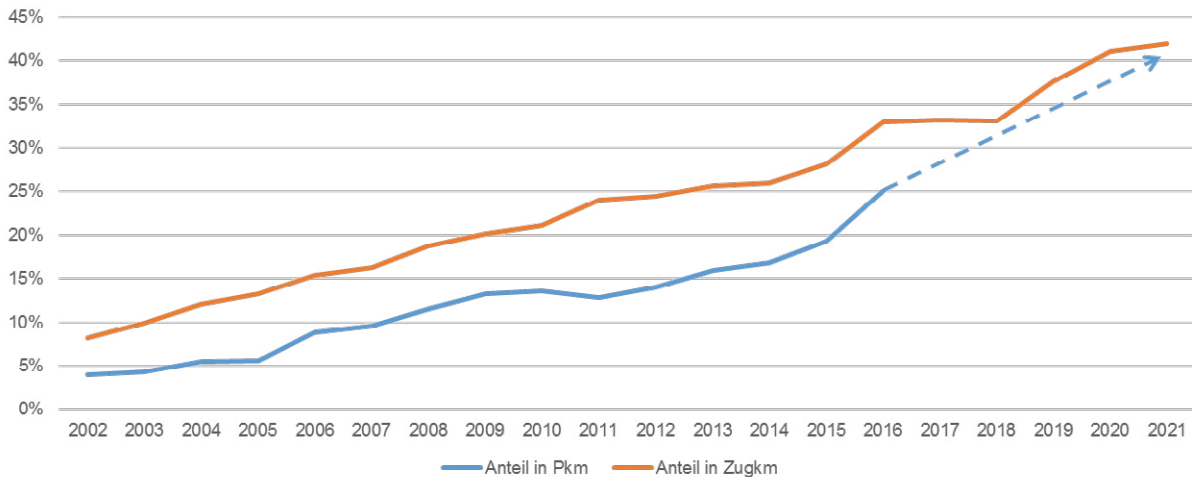
Intramodal hui, Intermodal pfui

Besonders in den beiden vergangenen Jahren haben die Wettbewerber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutliche Marktanteile gewinnen können: 2015 gingen zwei Drittel (Basis: Zugkm) der abgeschlossenen Vergabeverfahren an die Konkurrenten des einstigen Monopolisten DB Regio. Auch im Jahr 2016 waren die Wettbewerbsbahnen mit deutlich mehr als der Hälfte der vergebenen Leistungen sehr erfolgreich. Voraussichtlich wird das Jahr 2017 ein deutlich stärkeres für die DB Regio werden, da sie bei den großen S-Bahn-Ausschreibungen des Jahres angesichts der Ausschreibungsmodalitäten (u. a. Berücksichtigung von Gebrauchtfahrzeugen) klar im Vorteil ist. Im Fahrplanjahr 2017 erbringen die Wettbewerbsbahnen 33 % des Verkehrsangebots im SPNV. Das entspricht etwa 25 % der Verkehrsleistung.

DB Regio: wettbewerbliche und Direktvergabe Fahrplanjahr 2017



Noch ein gutes Viertel der Leistungen der DB Regio muss erstmalig im Wettbewerb vergeben werden.

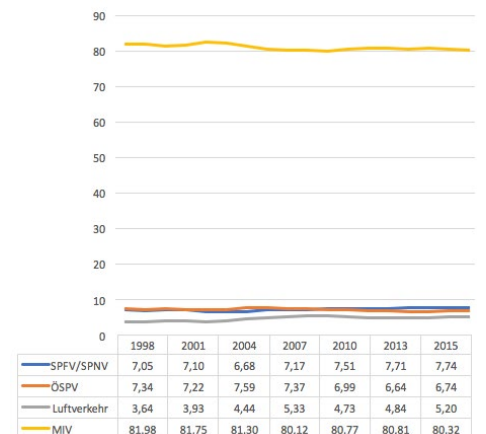


Wichtig ist aber auch zu wissen: Von der derzeit von der DB Regio und ihren Tochtergesellschaften erbrachten Betriebsleistung von insgesamt 454 Mio. Zugkm sind 129,5 Mio. Zugkm (über 28 %) nicht Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens gewesen. Hier ist also noch erhebliches Potenzial für faire Ausschreibungen vorhanden.

So positiv sich der Wettbewerb intramodal darstellt, so bedauerlich sieht es intermodal aus. Der modal split, also der relative Anteil der Verkehrsträger zueinander, verändert sich kaum. Zwar ist das Aufkommen des Schienenpersonenverkehrs in den Jahren seit der Bahnreform deutlich gestiegen, relativ aber nur so stark wie die Verkehrsmenge insgesamt. Das ist genau nicht die Verkehrsverlagerung, die wir für das Erreichen der Klimaziele benötigen. Zwar scheint es im Jahr 2016 eine Steigerung des Schienenpersonenverkehrsanteils auf ca. 8 % gegeben zu haben. Das reicht aber nicht, um bis zum Jahr 2030 eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes des Verkehrssektors um 38 % zu erreichen, wie es die EU-Kommission von Deutschland fordert.

Übrigens: Im Schienengüterverkehr zeigt sich ein ganz ähnliches Bild: Zwar ist der Anteil der Wettbewerbsbahnen inzwischen auf 40,9 % angestiegen, der modal split der Schiene ist aber sogar um 0,4 % auf inzwischen (2016) 17,6 % zurückgegangen. Das sind alarmierende Werte.

Die Marktanteile der Wettbewerber bei der Verkehrsleistung sind bisher immer höher als bei der Betriebsleistung gewesen, gleichen sich aber an.



Seit Jahren seitwärts: Der modal split im Personenverkehr.

Fernverkehr in den Wettbewerb...

...als Teil des künftigen Deutschland-Taktes

Im Schienenpersonenfernverkehr hat sich praktisch nichts getan. Der Anteil der Nicht-DB-Unternehmen stagniert bei deutlich unter einem Prozent. Und dabei sind die Fahrten ausländischer Staatsbahnen auf Bundesgebiet bereits berücksichtigt. Der Hamburg-Köln-Express musste sein Angebot weiter einschränken. Locomore startete im Dezember 2016 mit Fahrten zwischen Berlin-Lichtenberg und Stuttgart, musste im Mai 2017 Insolvenz anmelden und fährt seit August unter der Regie des tschechischen Unternehmens LEO Express wieder.

Es zeigt sich, dass das „Open Access“-Modell nicht funktioniert. Allerdings deutete sich in der Diskussion auf dem Podium mit den Politikern ein Umdenken an: Schon die Monopolkommission hatte in ihrem Sondergutachten „Wettbewerbspolitische Baustellen“ im August eine wettbewerbliche Ausgestaltung des Deutschland-Taktes angemahnt. Diese Positionierung wiederholte der Vizepräsident der Kommission Prof. Dr. Jürgen Kühling. Und alle drei politischen Vertreter auf dem Podium stimmten ihm bei: Wenn es im Rahmen eines Deutschland-Takts ein gesichertes und verlässliches Fernverkehrsangebot gibt, muss dieses an den Stellen, an denen es nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, staatlich teil-finanziert werden. Und daraus folgt zwingend eine wettbewerbliche Vergabe!

Marktanteile im Schienenpersonenfernverkehr



Keine Längsschnittdarstellung benötigt, denn der Marktanteil ist jedes Jahr gleich.



Prof. Dr. Jürgen Kühling plädierte für eine Überführung des Fernverkehrs in den Wettbewerb – und auch Kirsten Lühmann (SPD) stimmte zu.

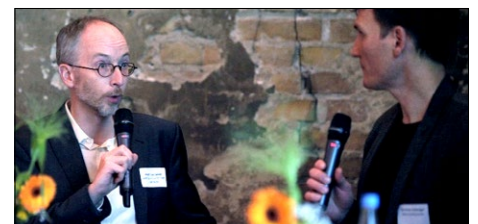
Infrastruktur besser steuern

Zuverlässiger durch neue Anreizsysteme

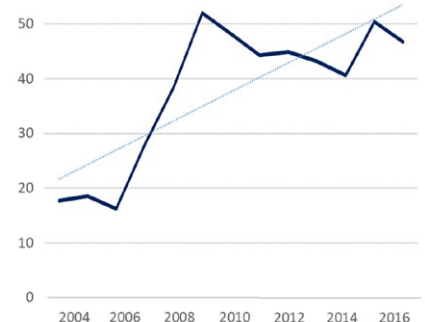
Ein erheblicher Hemmschuh für eine stärkere Rolle der Schiene ist die Infrastruktur. Zum einen ist der nach wie vor schlechte Zustand und die Überalterung vieler Anlagen ein echtes Problem. Dies wird nun angegangen, und das dafür dringend notwendige bessere Baustellenmanagement wird in einer branchenweiten Anstrengung, dem „Runden Tisch Baustellenmanagement“ (WEICHEN STELLEN berichtete) beraten.

Es bleibt aber ein grundlegendes Problem: Die Steuerung der Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns, die zur Daseinsvorsorge dienen und ein natürliches Monopol darstellen, allein anhand konzernbetriebswirtschaftlicher Kennzahlen setzt massive Fehlanreize. In den vergangenen Jahren stieg der Anteil der Infrastrukturgesellschaften – die nicht im Wettbewerb stehen! – am EBIT des Konzerns mehrmals auf über 50%! Mofair, NEE und VPI fordern hier ein Umdenken und eine Ausrichtung der Infrastruktur an verkehrlichen Erfordernissen und damit an volkswirtschaftlichen Kennzahlen.

Auf dem Podium nahm die Frage nach einer Trennung von Netz und Betrieb breiten Raum ein. Immerhin haben die beiden potenziellen künftigen Regierungsparteien FDP und Grüne diese Forderung in ihren Regierungsprogrammen klar formuliert. Auch der Europäische Gerichtshof hat erst kürzlich wieder auf mangelnde Transparenz und Diskriminierungspotenziale hingewiesen.



Forderte die Überführung der DB-Infrastrukturen in eine neue Organisation: Matthias Gastel (Grüne).



Anteil der Infrastrukturunternehmen am EBIT des DB-Konzerns: Wenn die Infrastruktur zur Cash-Cow wird, läuft etwas schief.

Eisenbahn nicht ins Museum

Neuer Innovationsgeist nötig

Viel Einigkeit auf dem Podium bestand in der Einschätzung, dass das Verkehrssystem Schiene eine Innovationsoffensive braucht. Dringend müsse in die Ausbildung neuer Ingenieure für Infrastrukturprojekte investiert werden. Oftmals ist es der Mangel an Fachkräften und sind es nicht mehr fehlende finanzielle Mittel, die ein Vorankommen verhindern.

Als ein weiteres wichtiges Innovationsthema wurde das European Train Control System (ETCS) benannt. Bei einem Vollausbau mit der Integration digitaler Stellwerke bietet es die Chance, die Kapazitäten auf der Schiene deutlich auszuweiten, und zwar auch ohne massiven Ausbau der Schienenstrecken selbst. Dazu bedarf es großer gemeinsamer Anstrengungen.

Deutlich wurde ferner, dass viele technische Innovationsmöglichkeiten – multimodale Reiseauskünfte und Ticketvertrieb als ein Beispiel – derzeit nicht mehr an fehlenden technischen Umsetzungsmöglichkeiten scheitern. Vielmehr sind es organisatorische Probleme wie die große Zersplitterung der über 100 Tarifsysteme in Deutschland oder die Weigerung der Deutschen Bahn, Tarif- und Vertriebsdaten diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Und hier ist die Politik gefragt.

Bei der Grundforderung, dass Innovation auf der Schiene vor allem durch eine kluge wettbewerbliche Steuerung erfolgen kann, nämlich durch einen Wettbewerb der Ideen, war sich das Podium bemerkenswert einig.



Bemängelte fehlende Ingenieure für neue Bahnprojekte: Arnold Vaatz (CDU).



Sehen große Chancen für die Schiene in den kommenden vier Jahren – und weit darüber hinaus: Die Gäste des Parlamentarischen Abends.

krauth technology

Neues mofair-Fördermitglied

Firmengründer Alfred Krauth revolutionierte 1926 mit dem „Galoppwechsler“ den Arbeitsalltag des Schaffners in Bussen und Bahnen. Als dessen Aufgaben immer mehr auf den Fahrer übergingen, entwickelte Krauth neue Produkte, um so über die Jahrzehnte zum Vollsortimenter in der Vertriebstechnik für den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) zu werden: Stationäre und mobile Fahrscheinautomaten sowie Entwerter, Bordrechner/Fahrscheindrucker, Einstiegskontrollsysteme, Backofficesysteme und -editoren sowie Mobilitätssäulen bietet krauth technology heute an und kann dabei den gesamten Fertigungsprozess der Hardware im eigenen Haus leisten.

Nachdem das Unternehmen über Jahrzehnte in Familienbesitz war, ist es heute als Teil der international tätigen DuTech Holdings Ltd. bestens aufgestellt, um seine führende Stellung als Systemanbieter für den öffentlichen Personenverkehr und zukunftsweisende, vernetzte Mobilitätskonzepte weiter auszubauen. Dieses leisten derzeit rund 150 Mitarbeiter am Hauptsitz in Eberbach am Neckar sowie in den Niederlassungen in Hamburg und Stockach.



Fahrscheinautomaten sind der Klassiker von krauth technology.

IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: 030 / 53 14 91 47-0
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de