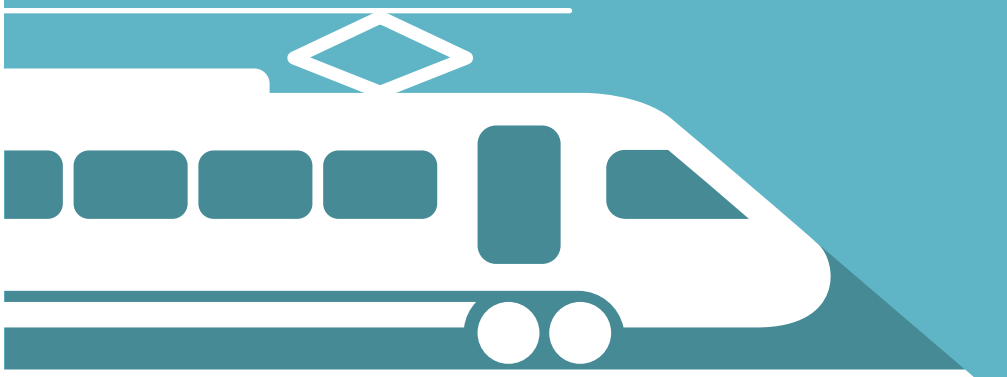
ZUGKRAFT FÜR DEN VERKEHRSSEKTOR

WETTBEWERBER-REPORT
EISENBAHN 2017/18



Politischer Rahmen
DEUTSCHLAND BRAUCHT
DIE VERKEHRSWENDE

Verkehrsmarkt Schiene
FAHRT AUFNEHMEN MIT
MODERNER INFRASTRUKTUR

Personenverkehr
DIE ZEICHEN STEHEN
AUF WACHSTUM

Güterverkehr
WETTBEWERBSBAHNEN
IM AUFWIND

Fazit & Forderungen
AUF ZUKUNFT SETZEN –
DIE SCHIENE STÄRKEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

VPI
VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER IN DEUTSCHLAND E.V.

INHALT

04-07 Politischer Rahmen
DEUTSCHLAND BRAUCHT DIE VERKEHRSWENDE

08-11 Verkehrsmarkt Schiene
FAHRT AUFNEHMEN MIT MODERNER INFRASTRUKTUR

12-19 Personenverkehr
DIE ZEICHEN STEHEN AUF WACHSTUM

20-25 Güterverkehr
WETTBEWERBSBAHNEN IM AUFWIND

26-30 Fazit & Forderungen
AUF ZUKUNFT SETZEN – DIE SCHIENE STÄRKEN

Weitere Zahlen und Infos bietet die Gutachten-Fassung des Wettbewerber-reports

Liebe Leserinnen und Leser,

mehr Qualität, höhere Effizienz, ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis – vom Wettbewerb auf dem deutschen Schienennetz profitieren Fahrgäste, Verlader und die öffentliche Hand mittlerweile spürbar. Wie in anderen Netzwirtschaften gelingt es hier, attraktivere Angebote für die Kunden zu entwickeln. Das gilt für den Güter- wie für den Schienenpersonennahverkehr. Lediglich dem Fernverkehr fehlt dieser Impuls bis heute.

Wie kann das große Potenzial der Branche besser genutzt werden? Dieser Report gibt dafür Empfehlungen – auf der Basis einer Bestandsaufnahme mit aktuellen Zahlen. Wir analysieren sowohl den intramodalen Wettbewerb zwischen den Anbietern im Schienensektor als auch den intermodalen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.

Unser Fazit: Auch 23 Jahre nach der Bahnreform fehlen die Rahmenbedingungen für fairen Wettbewerb – auf der Schiene ebenso wie zwischen den Verkehrsträgern. Dass dieser nötig ist, untermauern die Fakten und Argumente, die wir in diesem „Wettbewerber-Report“ beschreiben. Das Werk legen wir nunmehr zum fünften Mal vor.

Wir, das sind drei Verbände: mofair, der Zusammenschluss der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr; das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), der Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr; sowie erstmals der VPI, der Verband der Güterwagenhalter. In diesem haben sich Unternehmen zusammengeschlossen, die nicht selbst Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, sondern ihren Güterwagenpark anderen Unternehmen zur Verfügung stellen.

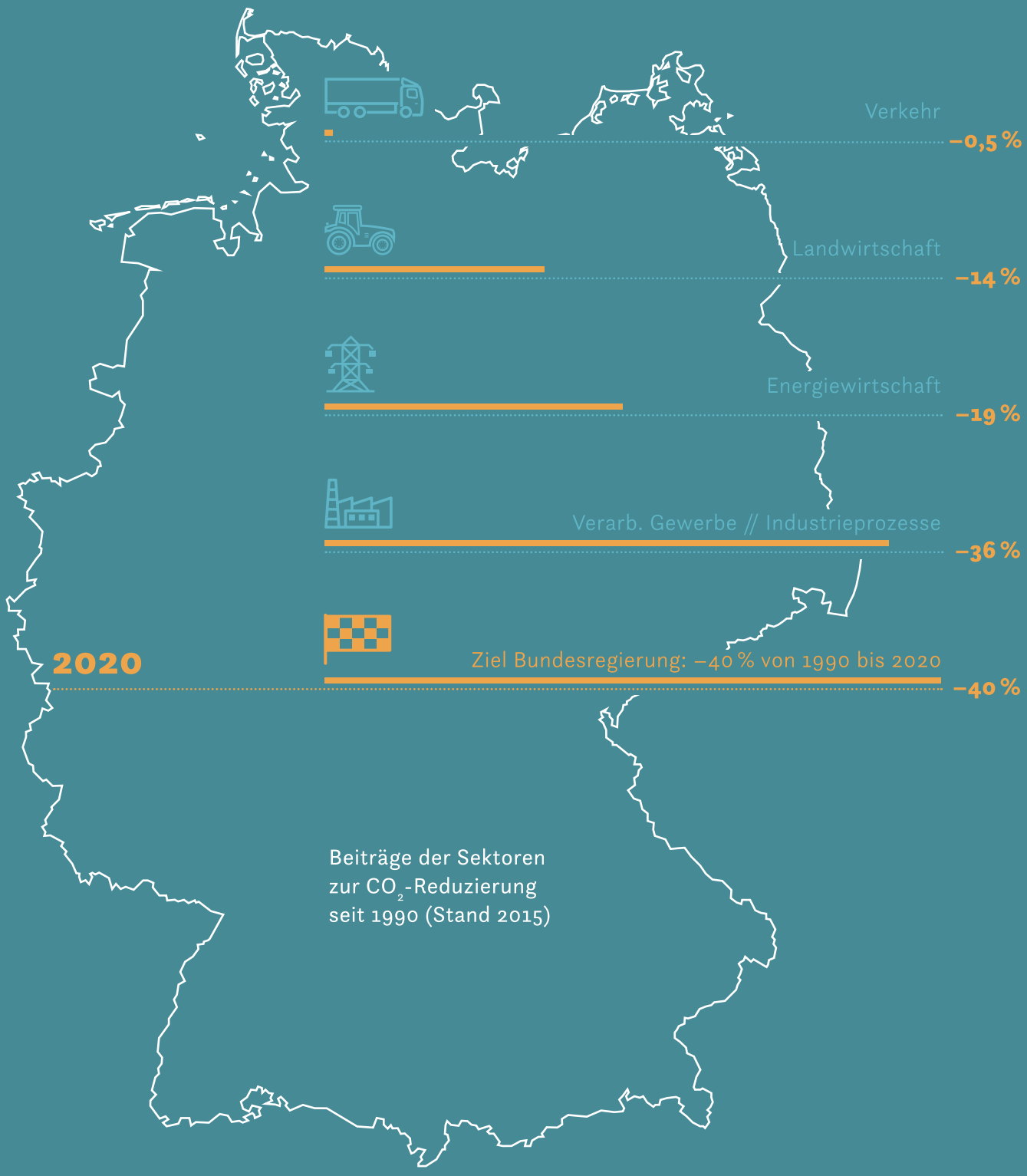
In Ihren Händen halten Sie die Kurzform des Wettbewerber-Reports 2017/18, der die wichtigsten Fakten enthält. Noch sehr viel mehr Zahlen und Argumente finden Sie in der Langfassung, die Sie sich auf den Websites von mofair, NEE und VPI herunterladen können.

Viel Freude beim Lesen wünschen Ihnen

Malte Lawrenz
Vorsitzender VPI

Stephan Krenz
Präsident mofair

Ludolf Kerkeling
Vorsitzender NEE



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Umweltbundesamt 17.03.2016

DEUTSCHLAND BRAUCHT DIE VERKEHRSWENDE

95,4 Milliarden Kilometer legten Fahrgäste im vergangenen Jahr auf Deutschlands Schienen zurück. Auf 116,2 Milliarden Tonnenkilometer kletterte die Leistung im Schienengüterverkehr. Das sind Rekordmarken. Ein genauer Blick auf die Zahlen trübt die Bilanz: Der Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt stagniert seit Jahren. Eine Bestandsaufnahme und Zukunftsszenarien für den Verkehrsmarkt.

Deutschlands Wirtschaft floriert. Die Zahl der Einwohner und der Beschäftigten steigt und damit die Zahl der Fahrten zum Arbeitsplatz. Unser Wohlstand zeigt sich auch auf Reisen und in der Freizeit: Wir legen immer mehr und längere Strecken zurück. Zudem produzieren und konsumieren wir eine wachsende Zahl an Gütern, die von A nach B transportiert werden wollen. Auch die Exporte ziehen an. Entsprechend wächst der Verkehrsmarkt. Davon profitiert auch die Schiene. Alle Schienenpersonenverkehre zusammengenommen legten 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozent zu – und steigerten sich damit sogar stärker als der gesamte Personenverkehrsmarkt mit 1,7 Prozent Wachstum.

Das kontinuierlich verbesserte Angebot im Nahverkehr kommt gut an. Der mit der Bahnreform ermöglichte Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen trägt hier Früchte. Im Fernverkehr gelang es mit einer veränderten Preispolitik, die Fahrgastzahlen 2016 gegenüber dem Vorjahr zu erhöhen – allerdings um den Preis geringerer Profitabilität. Als faktisches Monopol der Deutschen Bahn AG fehlt dem Fernverkehr noch immer der Impuls eines intramodalen Wettbewerbs.

Stetes Wachstum kennzeichnete in den vergangenen Jahren den Schienengüterverkehr. Der intensive Wettbewerb unter den Anbietern sorgte für neue Angebote und ein attraktives Preisniveau. 2016 musste der Schienengüterverkehr jedoch einen leichten Rückgang seines Anteils an der Verkehrsleistung um 0,4 Prozent hinnehmen – der Lkw punktete mit stark gesunkenen Energie- und Infrastrukturkosten im Markt.

DER POLITISCHE WILLE ZEIGT KEINE WIRKUNG

Insgesamt wächst die Schiene also – das aber nur im gleichen Umfang wie der restliche Markt. Die Verteilung der Marktanteile auf Straße, Schiene, Schiff und Flugzeug, der sogenannte Modal Split, verschiebt sich kaum. Im Personenverkehr brachte das vergangene Jahr einen Lichtblick: Der Marktanteil stieg von 7,8 Prozent in 2015 auf nunmehr 8,3 Prozent.

IN DEUTSCHLAND ROLLT DER MEISTE VERKEHR AUF DER STRASSE

Anteil an der Verkehrsleistung von Straße und Schiene im Vergleich

Personenverkehr
(Basis: Personenkilometer 2016)

84,3 %

Motorisierter Individualverkehr — Wachstum gegenüber 2015: +1,5 %

8,3 %

Schienenpersonenverkehr — Wachstum gegenüber 2015: +4,0 %

Quelle: DB Wettbewerbskennzahlen 2016

Güterverkehr
(Basis: Tonnenkilometer 2016)

71,4 %

Straße (Lkw) — Wachstum gegenüber 2015: +2,8 %

17,6 %

Schiene — Wachstum gegenüber 2015: –0,4 %

Quelle: Statistisches Bundesamt

»DER ANTEIL DER SCHIENE AM MODAL SPLIT VERHARRT SEIT JAHREN AUF NIEDRIGEM NIVEAU.«

Im Güterverkehr hingegen verharrt die Schiene seit mehr als zehn Jahren auf einem Marktanteil zwischen 17 und 18 Prozent. Und das, obwohl es seit Jahren ein klares Bekenntnis zur Schiene über alle politischen Lager hinweg gibt: Verkehre sollen von der Straße auf den umweltverträglichen Verkehrsträger verlagert, der Modal Split zu Gunsten der Schiene verschoben werden. Über dieses Ziel herrscht zwar ein breiter gesellschaftlicher Konsens, es ist der Politik jedoch nicht gelungen, die Weichen neu zu stellen.

NOCH MEHR VERKEHR AUF ÜBERLASTETEN STRASSEN

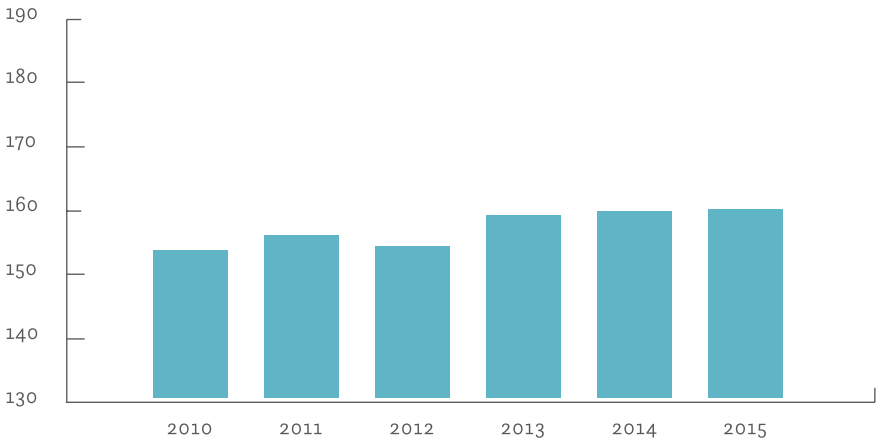
Dabei macht ein Blick auf die Prognosen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte deutlich, wie entscheidend die Gestaltung des Verkehrssektors für Wirtschaft, Umwelt und Lebensqualität in unserem Land sein wird. Denn die Nachfrage nach Verkehrsleistungen soll weiter auf hohem Niveau wachsen.

Der 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 geht von einem Wachstum der Güterverkehrsleistung um 38 Prozent im Zeitraum von 2010 bis 2030 aus, im Personenverkehr von 13 Prozent. Das Umweltbundesamt hat in seiner Studie zur Frage, ob der Verkehr bis 2050 CO_2-frei organisiert werden kann, errechnet: Die Güterverkehrsleistung wird von 2010 bis 2050 voraussichtlich um 60,6 Prozent auf 975 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen. Künftig wird also noch mehr Verkehr durch Deutschland rollen, vor allem Güterverkehr. Wachsen die Verkehrsträger weiter in gleichem Verhältnis, so heißt das: mehr Verkehr auf den schon jetzt überlasteten Straßen – und ein steigender CO_2-Ausstoß. Seit der Wiedervereinigung ist der Gütertransport auf der Straße bis 2010 um mehr als 75 Prozent gewachsen. Für den Zeitraum bis 2030 erwartet die Regierung eine ähnlich steile Wachstumskurve.

Gleichzeitig hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, die CO_2-Emissionen insgesamt bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Die Politik steht daher gegenwärtig weniger vor der Frage, ob sie Verkehr verlagern will, sondern um wie viel und welche Maßnahmen dafür

KLIMASÜNDER VERKEHR:
CO_2-AUSSTOSS DES SEKTORS STEIGT SEIT 2010 AN

Treibhausgasausstoß des Verkehrssektors in Millionen Tonnen



Quelle: Umweltbundesamt 2017

ergriffen werden müssen. Wenn keine Dämpfung der Verkehrsnachfrage gewollt ist, gleichzeitig aber die verbindlichen Klima- und Umweltziele erfüllt und der Infrastrukturinfarkt vermieden werden sollen, besteht akuter Handlungsbedarf.

POTENZIAL DER SCHIENE AUSBAUEN

Die Schiene ist bereits heute klimafreundlich in der elektromobilen Zukunft unterwegs. 2015 lag der Anteil der Verkehrsleistung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Schienengüterverkehr bei knapp 94 Prozent, im Personenverkehr waren es rund 90 Prozent. Diese Anteile steigen weiter, obwohl diese Fahrzeuge noch immer auf nur rund 60 Prozent der Netzlänge unterwegs sein können. Mit weiterer Elektrifizierung sowie neuen Konzepten wie Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieben kann der Diesel mittelfristig auf der Schiene zum Auslaufmodell werden.

KOSTEN UND VORSCHRIFTEN BREMSEN DIE SCHIENE

Nach wie vor konkurrieren Schiene und Straße aber unter ungleichen Wettbewerbsbedingungen. Die Schiene belasten zahlreiche zusätzliche Kosten, die die Straße nicht tragen muss. Hierzu zählen etwa die EEG-Umlage, der Emissionshandel und die Lärmminderung.

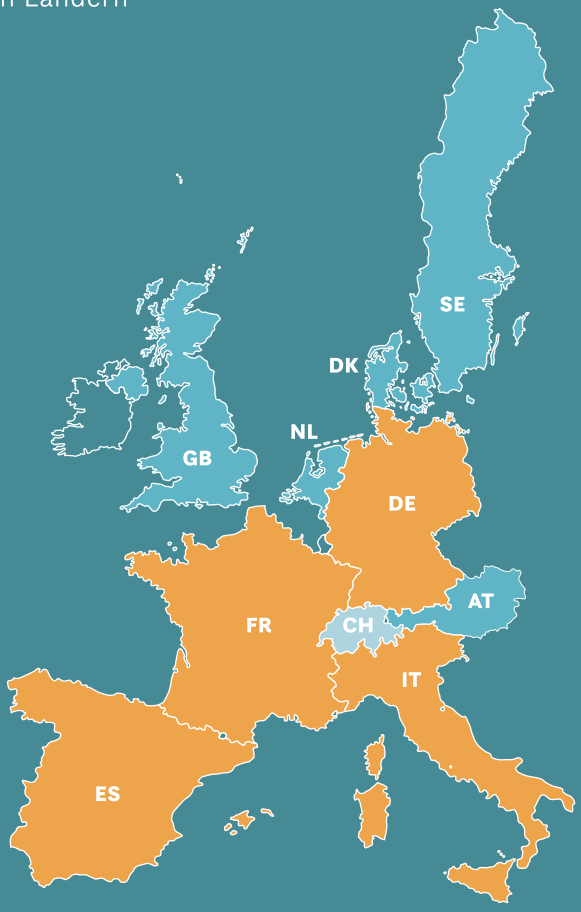
90 %
ELEKTROMOBILTÄT IM PERSONENVERKEHR AUF DER SCHIENE

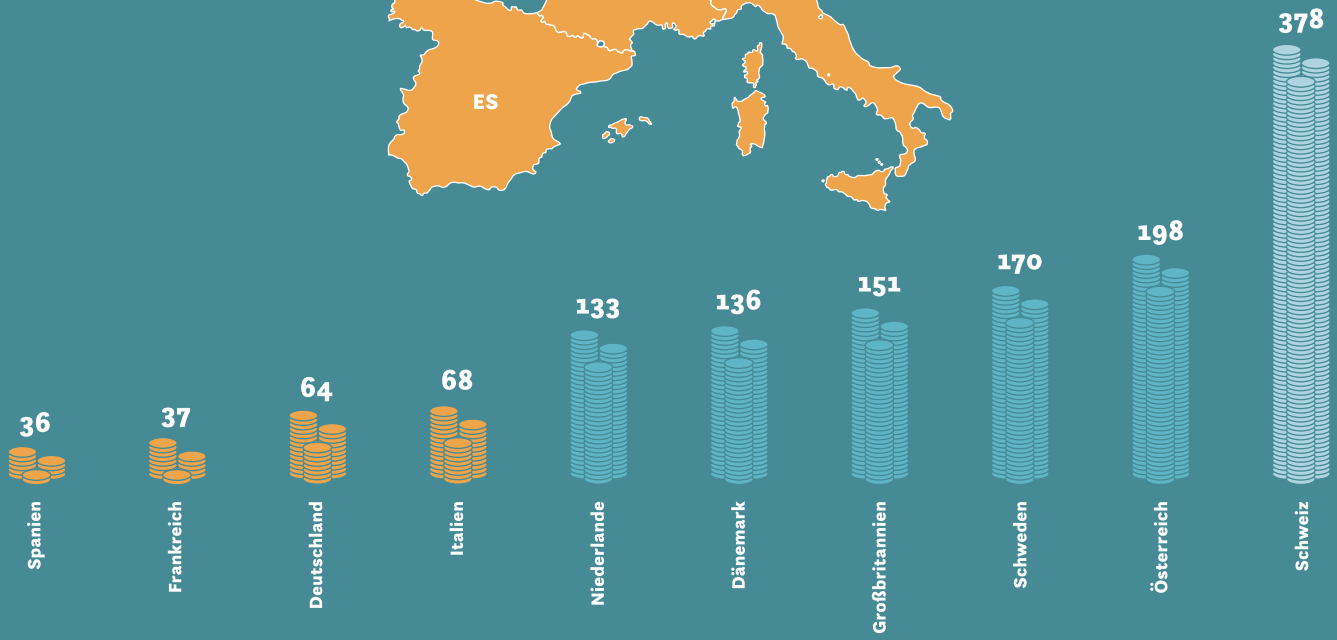
Im Gegensatz zur Straße fallen für jeden gefahrenen Kilometer auf der Schiene Trassengebühren auf Vollkostenbasis an. Im Personenverkehr legten die Infrastrukturnutzungskosten in den Jahren 2014 bis 2016 um 3,7 Prozent zu, während sie für die Straße im selben Zeitraum nur um 1,9 Prozent stiegen. Aber auch der wesentlich höhere Aufwand, den Eisenbahnunternehmen durch gesetzliche und systembedingte Vorschriften bewältigen müssen, erzeugt wettbewerbsrelevante Kostennachteile. Der Straßenverkehr konnte in den vergangenen Jahren von fallenden Dieselpreisen sowie der Senkung der Straßenmaut profitieren. Ungenügende Kontrollen der arbeits- und sozialrechtlichen Vorgaben ermöglichten Missbrauch und öffneten Tür und Tor für Preisdumping. Etwas Luft verschaffte den Eisenbahnverkehrsunternehmen die gerichtlich erzwungene Öffnung des Bahnstromnetzes, das bislang ausschließlich von der DB Energie GmbH bedient wurde. Seit 2013 haben zahlreiche EVU ihren Stromlieferanten gewechselt. Durch geschickten Einkauf an der Strombörse gelang es ihnen, hier Kosten einzusparen. Der Anteil des mittlerweile von Dritten gelieferten Bahnstroms steigt nach Expertenschätzungen weiter an.

In der Summe haben die vom Gesetzgeber gestaltbaren Wettbewerbsbedingungen die Kostenschere zwischen Straße und Schiene in den vergangenen zwei Jahren noch weiter auseinanderdriften lassen. Der Erzeugerpreis im Schienengüterverkehr ist seit 2010 doppelt so stark gestiegen wie im Straßentransport. ■

PRO-KOPF-INVESTITIONEN IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR

in ausgewählten europäischen Ländern
(Euro pro Einwohner, 2016)





Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH.

FAHRT AUFNEHMEN MIT MODERNER INFRASTRUKTUR

Konkurrenz belebt das Geschäft – auch auf der Schiene. Reisende nutzen ein größeres Angebot, und das mit einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis. Wettbewerb führt im Schienengüterverkehr zu maßgeschneiderten Angeboten und intermodaler Verzahnung. Das überzeugt die Verlader. Ärgernis bleibt die Infrastruktur: Sie setzt dem Wachstum Grenzen.

Gut zwanzig Jahre nach der Bahnreform hat sich auf der Schiene reger Wettbewerb entwickelt, wenn auch in den Segmenten unterschiedlich. Ein gutes Dutzend große und mittlere sowie viele kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) befördern Fahrgäste im Nahverkehr. Der Anteil dieser Unternehmen an den gefahrenen Zugkilometern wächst stetig und liegt derzeit bei gut 33 Prozent. Auch im Güterverkehr sind die Wettbewerbsbahnen gut unterwegs: 2016 erbrachten sie 40,9 Prozent der Verkehrsleistung.

Ein ganz anderes Bild zeigt sich noch immer im Fernverkehr. Hier agiert die DB AG nach wie vor fast allein und erbringt annähernd 100 Prozent der Verkehrsleistung. Diese Zahlen zeigen: Der Übergang vom Monopol zum Wettbewerb ist in Gang, jedoch lange nicht abgeschlossen. Im intramodalen Wettbewerb gibt es für neue Akteure noch immer Hürden für den Markteintritt – und strukturelle Vorteile zu Gunsten der Staatsbahn DB.

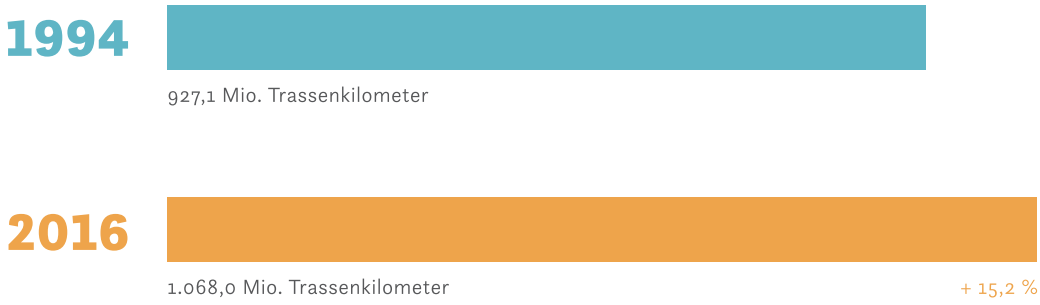
FLASCHENHALS SCHIENEN-INFRASTRUKTUR

Die Schieneninfrastruktur ist ein wichtiger Schlüsselfaktor für Unternehmen, die ihr Angebot ausbauen und attraktiver gestalten wollen. Doch Jahrzehnte mangelnder Investitionen in das Netz führen heute zu Engpässen an Knotenpunkten und auf Hauptkorridoren. Das durchschnittliche Alter der Gleisanlagen ist auf 20,5 Jahre angestiegen, Weichen sind nur ein Jahr jünger.

Statt Ausbau findet vielfach Abbau statt: In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden rund ein Drittel der Bahnhöfe geschlossen, Gleisanschlüsse und Weichen gekappt und Überholgleise zurückgebaut. Das Schienennetz verlor seit 1994 etwa 8.000 Kilometer Strecke – ein Rückgang um knapp 20 Prozent. Gleichzeitig legte die Gesamtlänge der Autobahnen um 16 Prozent zu. Zusätzliche Fahrspuren schufen noch mehr Platz für Pkw, Lastkraftwagen und Busse, während bei der Schiene oft Kapazitätsengpässe auftreten. Denn die Nachfrage nach Trassen-

DIE NACHFRAGE WÄCHST: VIEL VERKEHR AUF DEM NETZ

Betriebsleistung auf dem deutschen Schienennetz



Quelle: HTC Hanseatic Transport Consultancy 2017

»DIE DB NETZ MUSS SICH AN VERKEHRLICHEN ERFORDERNISSEN DES MARKTES ORIENTIEREN.«

kapazitäten ist hoch. 2016 betrug die erbrachte Betriebsleistung der EVU auf dem deutschen Streckennetz 1,068 Milliarden Trassenkilometer – und stieg damit von 1994 bis 2016 im jährlichen Schnitt um knapp 0,7 Prozent.

Seit einigen Jahren wird der Rückstand an Erneuerung entschiedener angegangen. Mit der zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossenen „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II“ (LuFV II) hat die Regierung die Bundesmittel zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz für den Zeitraum von 2015 bis 2019 auf insgesamt 28 Mrd. Euro erhöht. Pro Jahr werden jetzt durchschnittlich 5,6 Mrd. Euro ausgeschüttet, das sind 2,6 Milliarden mehr als während der ersten LuFV. Dennoch wird die Aufstockung das durchschnittliche Anlagenalter in den nächsten Jahren nur langsam senken können.

Die intensivere Bautätigkeit ist nötig, fordert aber auch ihren Tribut. Baustellen beschränken die Kapazität der jeweiligen Strecke bis hin zur zeitweiligen Vollsperrung. Die Geduld von Reisenden und Verladern wird strapaziert. Geradezu kontraproduktiv wirken die derzeitigen LuFV-Regularien, die die DB Netz für kapazitätsschonendes Bauen mit Behelfsbrücken und Bauweichen „bestrafen“. Ebenso wenig zielführend: Geldstrafen für SPNV-Unternehmen bei unverschuldeten Verspätungen durch Baustellen. SGV-Unternehmen müssen weiträumige Umleitungen fahren und damit erhebliche Zusatzkosten tragen.

HERAUSFORDERUNG NETZMODERNISIERUNG

Für den immensen Bedarf an Erneuerung gibt es verschiedene Gründe. Als hinderlich für die Netzmodernisierung erweist sich, dass die DB Netz ihre Aktivitäten zu wenig an den verkehrlichen Erfordernissen ausrichtet – und zu stark an den Absichten des Mutterkonzerns DB AG, Gewinn zu erzielen. Der Bund als Eigner erwartet von der DB AG eine hohe Rendite. So verwundert es nicht, dass der Konzern versucht, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um diesen Anspruch zu erfüllen. Allein zwischen 2006 und 2016 stieg der Anteil am EBIT des DB-Konzerns, der in der wettbewerbsfreien Infrastruktur erwirtschaftet wurde, von 18,6 auf 50,4 Prozent. Die LuFV II hat zwar dafür gesorgt, dass diese Ge-

winne in die Infrastruktur reinvestiert und nicht für schienenfremde Aktivitäten des Konzerns eingesetzt werden dürfen. Nicht ausgeräumt ist damit allerdings der Vorbehalt, dass der Bund als eigentlich Verantwortlicher für die Schieneninfrastruktur Budgetmittel sparen wollte, indem er einen aus Gewinnen der DB-Infrastrukturtöchter gespeisten „Finanzierungskreislauf Schiene“ etablierte.

HOHE TRASSENPREISE BELASTEN DEN SCHIENENVERKEHR

Die Trassenpreise, auch als Schienenmaut bezeichnet, sind in den vergangenen Jahren steil angestiegen. Zusammen mit dem Mengenwachstum halfen sie der DB Netz AG, den ausgeschütteten Gewinn binnen Jahresfrist zu verdreifachen – von 81 auf 272 Millionen Euro in 2016. Im Schienengüterverkehr müssen die EVU 2017 rund 40 Prozent mehr für die Nutzung der Trassen zahlen als 2005. Die Straßenmaut sank hingegen nach Angaben der „Allianz pro Schiene“ seit 2010 um 17 Prozent. Erhöht wurden die Trassenpreise auch im Schienenpersonenverkehr, vor allem im Nahverkehr. Hier stiegen die Nutzungsgebühren je Zugkilometer in den Jahren von 2005 bis 2017 um 19,6 Prozent, die zusätzlich fälligen Stationspreise um 19,4 Prozent. Im gleichen Zeitraum blieb der Individualverkehr auf der Straße von Mautgebühren verschont – und soll dies auch künftig durch Absenkung der KFZ-Steuer bleiben.

VON 2010 BIS 2016

+15,7 %
SCHIENENMAUT

–17,0 %
STRASSENMAUT

Lange Zeit begegneten die EVU und die Aufgabenträger im SPNV den steigenden Kosten, indem sie die Auslastung der Züge erhöhten. Die vorhandene Infrastruktur bestmöglich auszulasten, rückt nun stärker in den Vordergrund – durch Ertüchtigung, aber auch durch geschickte Preisbildung.

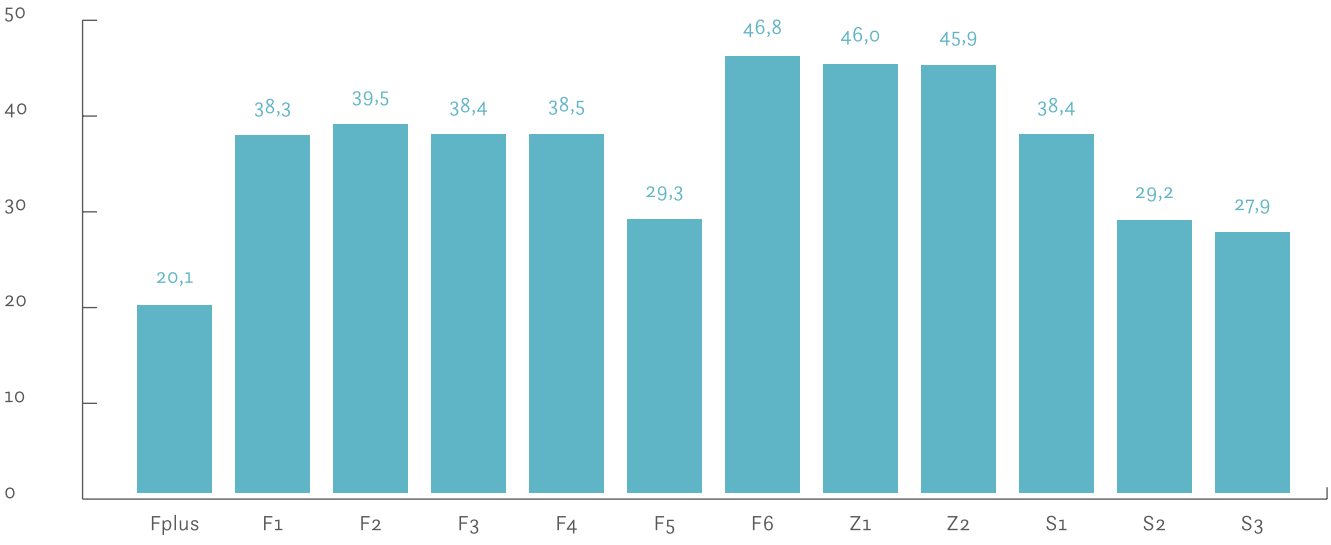
REGULIERUNG SCHÄRFEN, DEN WETTBEWERB STÄRKEN

Im September 2016 trat das lange aufgeschobene „Eisenbahnregulierungsgesetz“ in Kraft, das erstmals eine Vorab-Genehmigung der Trassenpreise verankert. Damit soll wie in der Strom- und Gasbranche die Bundesnetzagentur den Trassenpreisanstieg mindestens dämpfen können. Für eine abschließende Bewertung des äußerst komplexen Verfahrens ist es noch zu früh. Anlass zur Sorge bereitet die Möglichkeit für Infrastrukturbetreiber, Netzbetriebskosten auf alle Nutzer risikofrei umlegen zu können, sowie die Option der „marktüblichen“ Renditen.

Beides könnte die Belastung der EVU stark in die Höhe treiben. Dagegen wird die eher pauschal angelegte Anreizsetzung kaum wirksam ankommen können. Das Eisenbahnregulierungsgesetz zu schärfen, um den intramodalen Wettbewerb zu stärken, wird eine wichtige Aufgabe der 19. Legislaturperiode sein. ■

DIE TRASSENPREISE STEIGEN: SEIT 2005 UM BIS ZU 46,8 PROZENT

Anstieg der Preise 2005 bis 2017 in Prozent nach Trassenkategorien

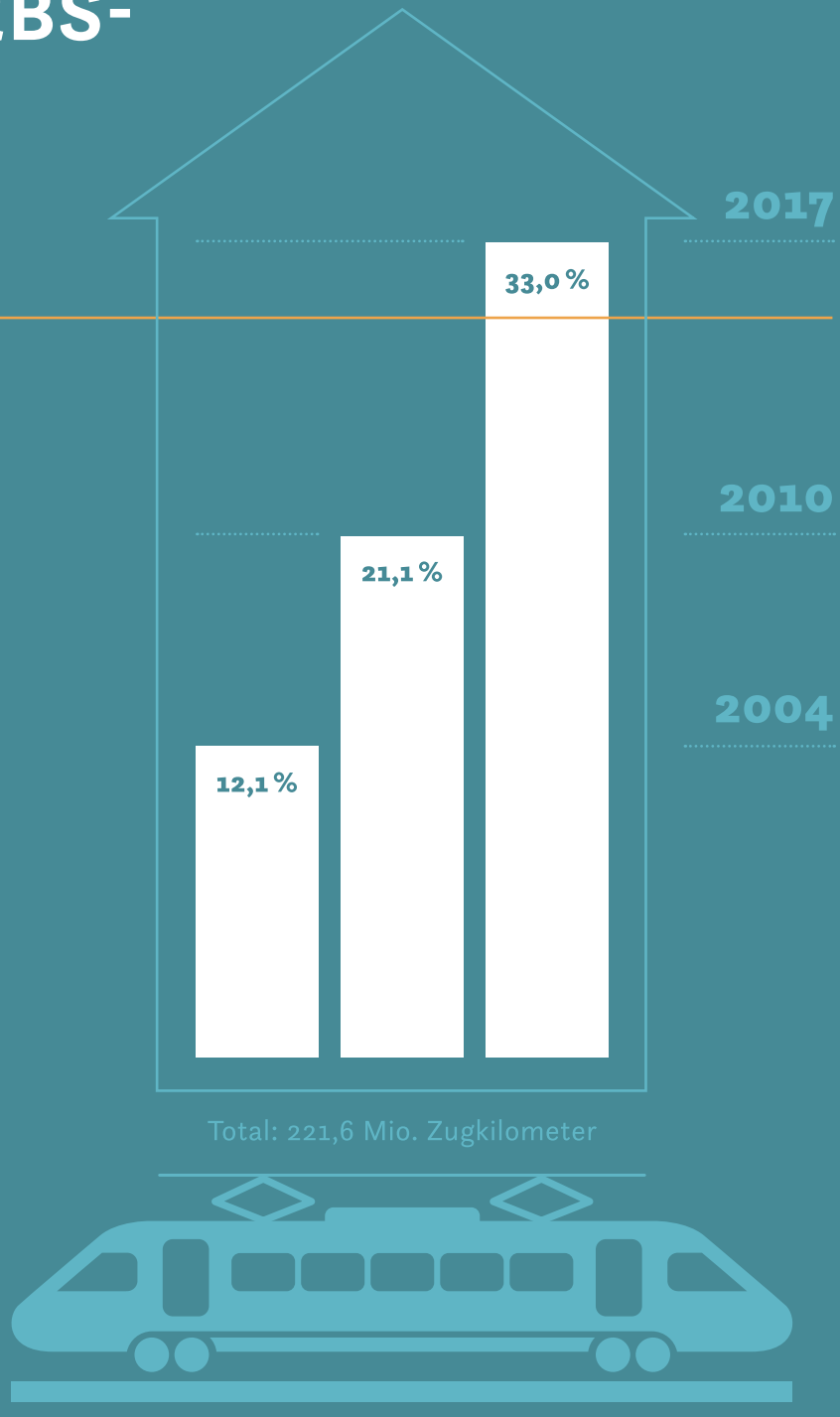


Quelle: HTC Hanseatic Transport Consultancy 2017

ANTEIL WETTBEWERBS-BAHNEN

30 %

Erstmals durchbricht der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Betriebsleistung im SPNV die 30 %-Marke.



Quelle: BSL Transportation Consultants, Berlin 2017

DIE ZEICHEN STEHEN AUF WACHSTUM

33 Prozent Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr, Tendenz steigend: Die Wettbewerbsbahnen überzeugen mit hochwertigem und zugleich günstigem Angebot. Das verschafft den Aufgabenträgern Spielräume, ihr Verkehrsangebot auszubauen. Weit entfernt von einem offenen Markt bleibt der Fernverkehr. Das „Open-Access"-Modell erweist sich als Hürde für den Markteintritt.

Rund 60 Prozent der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Deutschland arbeiten nicht an ihrem Wohnort. 33,6 Kilometer: So lang ist im Schnitt der Weg, den sie insgesamt täglich zwischen ihrem Zuhause und dem Arbeitsplatz zurücklegen. Die Zahl der Pendler wächst, ebenso die Weglängen, die sie fahren. Steigende Mieten in den Ballungsräumen verstärken diesen Trend und damit die Nachfrage nach guten Stadt-Umland-Verbindungen – eine Herausforderung, die angesichts der Staus auf den Straßen nur die Schiene bewältigt kann.

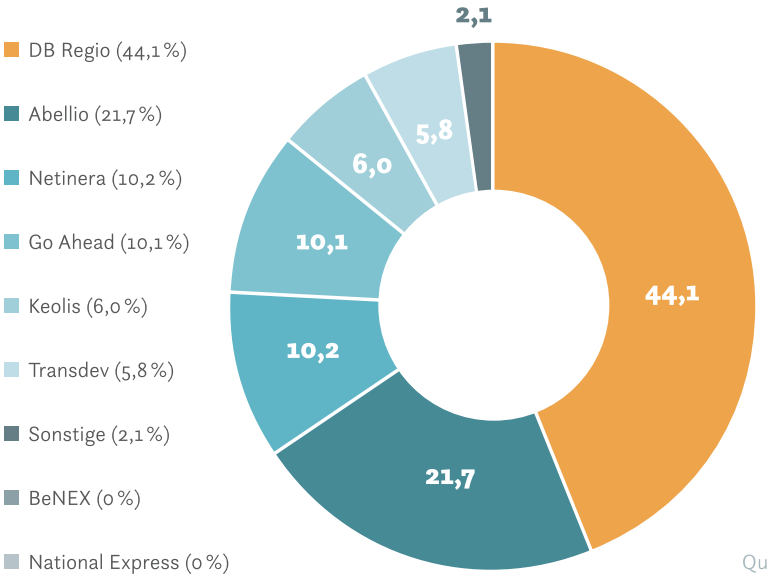
Auf jedem gefahrenen Kilometer werden heute in den Zügen des SPNV gut 50 Prozent mehr Passagiere befördert als noch vor 20 Jahren. Die Verkehrsleistung stieg von 1996 bis 2016 von 36,1 auf 54,3 Milliarden Personenkilometer an. Im gleichen Zeitraum legte die in Zugkilometern gemessene Betriebsleistung um knapp 25 Prozent von 537,7 auf 671,2 Millionen zu. Die Gegenüberstellung von Personen- und Zugkilometern zeigt: Die Auslastung des Verkehrsangebots ist deutlich gestiegen – und die Züge gut besetzt. Um bei wachsender Nachfrage Fahrgäste weiter mit Qualität und Komfort zu überzeugen, müssen Kapazitäten ausgebaut werden.

WETTBEWERBER AUF ERFOLGSKURS BEI NETZVERGABEN

Immer öfter nehmen die Fahrgäste bei den Wettbewerbern der Deutschen Bahn Platz. Der Nahverkehr ist deutlich „bunter" geworden, seitdem die Verantwortung für seine Organisation, Vergabe und Bestellung bei den Bundesländern beziehungsweise ihren Aufgabenträgerorganisationen liegt. Zehn Jahre nach der formalen Marktöffnung wurde 2004 erstmals ein Marktanteil von mehr als 10 Prozent erreicht. Ein Aufgabenträger nach dem anderen traute sich an das Wagnis „wettbewerbliche Vergabe" heran. 2010 erreichte der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Betriebsleistung bereits gut 20 Prozent.

MEHRZAHL DER SPNV-VERGABEN GEHT AN WETTBEWERBER

Anteil der Bieter an abgeschlossenen SPNV-Vergaben im Jahr 2016 in Prozent (Basis: Zugkilometer/Jahr)



Quelle: mofair

»2020 WIRD DER MARKTANTEIL DER WETTBEWERBER IM SPNV 40 PROZENT ÜBERSCHREITEN.«

Diese Erfolgskurve hielt und hält an: Im Fahrplanjahr 2017 wurde die 30 Prozent-Marke überschritten. Ein besonders gutes Jahr aus Sicht der Wettbewerbsbahnen war 2015. Sie waren bei Neuvergaben von Streckennetzen ausgesprochen erfolgreich: 68,8 Prozent der in diesem Jahr rechtssicher für die Zukunft vergebenen Betriebsleistungen gingen an die Wettbewerber der Deutschen Bahn. Und auch 2016 sicherten sie sich 55,9 Prozent der neu ausgeschriebenen Zugkilometer. Schon jetzt ist durch diese Vergabeentscheidungen klar: Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen wird im Jahr 2020 die 40-Prozent-Marke überschreiten. Mittelfristig rückt eine 50:50-Aufteilung zwischen Wettbewerbsbahnen und DB AG in greifbare Nähe.

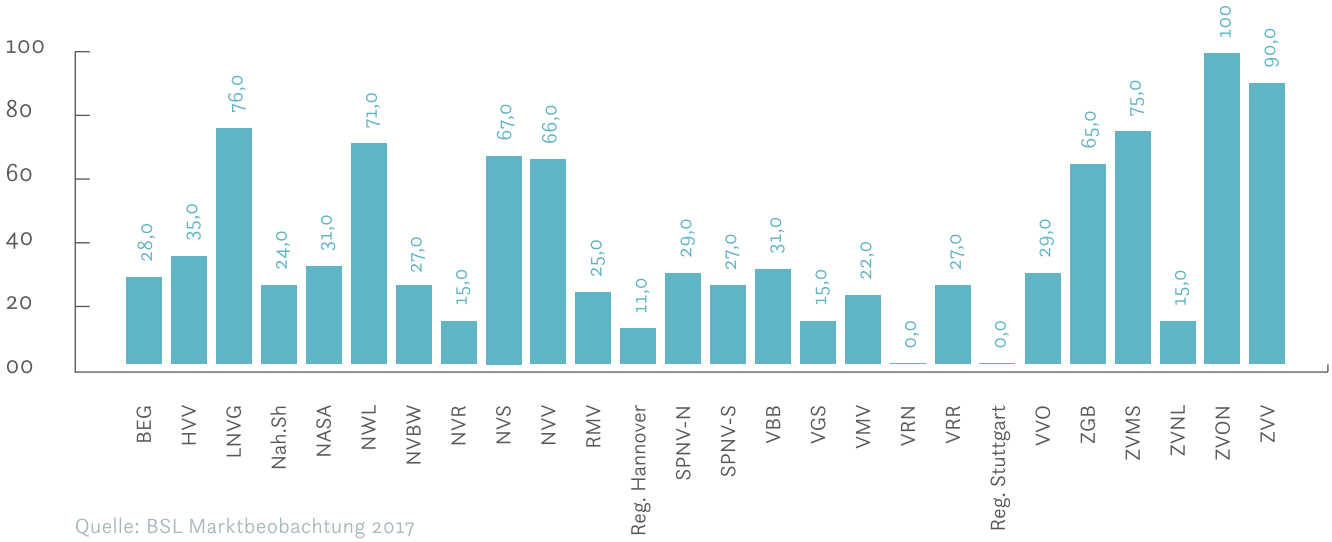
BETRIEBS- UND VERKEHRSLEISTUNG ZIEHEN KRÄFTIG AN

Als Basisgröße für Marktanteile wird landläufig die in Zugkilometern gemessene Betriebsleistung herangezogen. Betrachtet man die in Personenkilometern gemessene Verkehrsleistung anstelle der Betriebsleistung, sieht man eine verzögerte Entwicklung: Hier wurde 2016 erst die 20-Prozent-Marke überschritten. Gleichwohl ist auch bei der Verkehrsleistung der Anstieg über die letzten 20 Jahre beeindruckend: Noch zur Jahrtausendwende lag der Anteil der Wettbewerbsbahnen bei kaum feststellbaren 2,5 Prozent, 2008 war er auf über 10 Prozent angestiegen und hat sich bis 2016 noch einmal verdoppelt.

Die Diskrepanz der beiden Verläufe erklärt sich, wenn man die Ausgangssituation bei Marktöffnung betrachtet: Die Deutsche Bahn bediente Mitte der neunziger Jahre meist die aufkommensstarken Strecken, während die vorhandenen Landes- und kommunalen Bahnen auf eher schwachen Strecken in ländlichen Gebieten beschränkt waren. Die Aufgabenträger wollten zunächst auf an Aufkommen eher schwachen Strecken Erfahrungen sammeln, um dann Schritt für Schritt auch die stärkeren Linien in den Wettbewerb zu überführen. Die Aufteilung der Marktanteile nach Zug- und nach Personenkilometern wird sich deshalb mittelfristig angleichen.

ANTEIL DER WETTBEWERBER AN SPNV-VERGABEN VARIIERT JE NACH AUFGABENTRÄGER

Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Betriebsleistung 2017 in Prozent (Basis: Zugkilometer/Jahr)



Quelle: BSL Marktbeobachtung 2017

VERTEILUNG DES MARKTES WIRD NEU VERHANDELT

In den nächsten Jahren stehen noch immer knapp 130 Millionen Zugkilometer zur erstmaligen Ausschreibung an. Sie waren bis dato per Direktvergabe an die DB vergeben worden. Damit werden knapp ein Drittel der derzeit von der DB gefahrenen 454 Millionen Zugkilometer neu verhandelt.

130 MIO.
ZUGKILOMETER WERDEN NOCH ERSTMALS VERGEBEN

Hinzu kommen weitere wettbewerbliche Vergaben der Vergangenheit, die so gestaltet waren, dass letztlich nur die DB die Vorgaben erfüllen konnte. Hier besteht für die Wettbewerber noch erhebliches Wachstumspotenzial – vorausgesetzt, die Verfahren werden künftig fair gestaltet. Faktoren wie zu große Lose bevorteilen den ehemaligen Monopolisten DB. Gleiches gilt, wenn etwa eine frühere öffentliche Förderung von Fahrzeugen nicht ausreichend bei einer Vergabe berücksichtigt wird oder unmöglich zu erfüllende Referenzen gefordert werden.

Gegenwärtig steigt der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen regional in ganz unterschiedlicher Geschwindigkeit. Ein Grund dafür sind die bisher ungleichen Vergabepraktiken der derzeit 27 regionalen Aufgabenträgerorganisationen. Die großen Aufgabenträger agieren auch „in sich“ unterschiedlich: So hat der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) den gesamten Regionalverkehr bereits wettbewerblich vergeben. Die Berliner S-Bahn hingegen ist bis heute eine Bastion der DB geblieben.

„WETTBEWERB OHNE WETTBEWERBER“

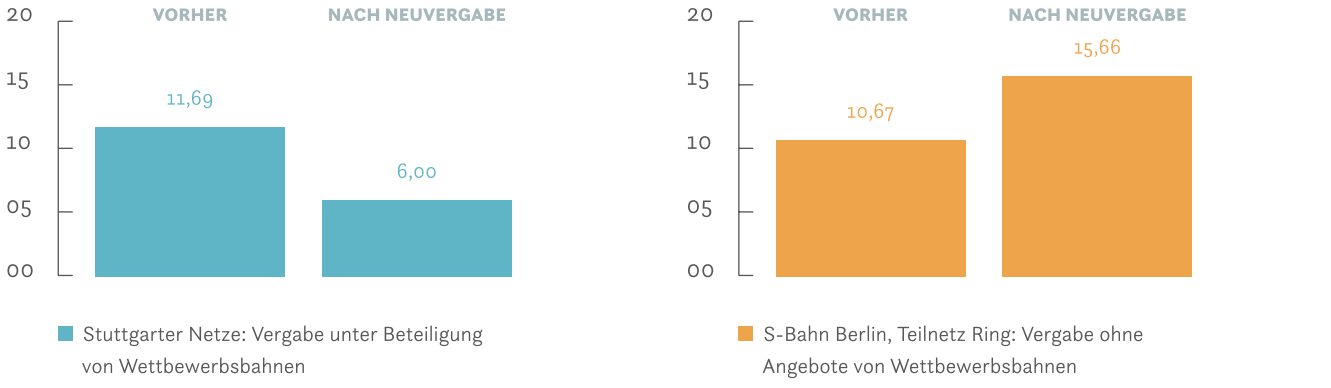
Wie ein „Wettbewerb ohne Wettbewerber“ dem Verkehrsträger Schienenpersonenverkehr schadet, macht das Beispiel Berliner S-Bahn deutlich. Das erste ihrer drei Teilnetze wurde 2012 ausgeschrieben und im Herbst 2015 vergeben – an den einzigen Bieter und bisherigen Betreiber DB. Alle anderen Bahnen hatten sich nach und nach entnervt aus dem auf die DB zugeschnittenen Verfahren zurückgezogen. Die innovationsfördernden und effizienzsteigernden Potenziale des Wettbewerbs kamen nicht zur Entfaltung: Der durchschnittliche Zugkilometerpreis stieg von 10,67 Euro auf 15,66 Euro. Geld, das für mehr Angebot an anderer Stelle fehlt.

Wo Wettbewerb tatsächlich gewollt ist, können die Aufgabenträger hingegen oft deutliche Kostensenkungen erzielen. So ging etwa bei der Vergabe der „Stuttgarter Netze“ durch die Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg (NVBW) der durchschnittliche Zugkilometerpreis für den Aufgabenträger um fast die Hälfte von 11,69 Euro auf durchschnittlich 6,00 Euro zurück.

Die Kunden profitieren vom Wettbewerb durch modernere und saubere Züge, ein besseres Leistungsangebot, höhere Zuverlässigkeit und kundenorientierteres Zugpersonal. Und das

KOSTEN SINKEN, WENN WETTBEWERBER MITBIETEN

Kosten für die öffentliche Hand in Euro pro Zugkilometer



Stuttgarter Netze: Vergabe unter Beteiligung von Wettbewerbsbahnen

S-Bahn Berlin, Teilnetz Ring: Vergabe ohne Angebote von Wettbewerbsbahnen

Quelle: mofair

auch bei den bisherigen Betreibern, wenn sie in einem Wettbewerbsvertrag fahren. Befragungen der Fahrgäste durch die Aufgabenträger bestätigen die hohe Zufriedenheit mit dem Angebot.

WETTBEWERBER PUNKTEN MIT MODERNEN ZÜGEN

Auf den Strecken, die heute nicht mehr von der Deutschen Bahn und ihren Töchtern gefahren werden, bietet eine Vielzahl größerer und kleiner EVU ihre Leistungen an. Das Spektrum der Eigentümer reicht von Töchtern ausländischer Staatsbahnen über Pensionsfonds und börsennotierten Gesellschaften, selbst aufgebauten Gesellschaften ehemaliger Bundesbahner bis hin zu den traditionellen kommunalen und Landesbahnen.

50 %

DER REGIONALISIERUNGSMITTEL ENTFIELEN AUF INFRASTRUKTURKOSTEN

Die derzeit beiden größten Player unter den Wettbewerbsbahnen sind die Transdev GmbH, besser unter den Namen ihrer regionalen Gesellschaften bekannt wie „Meridian“, „Bayerische Oberlandbahn“ oder „Nordwestbahn“, und die Netinera GmbH, eine Tochter der italienischen Staatsbahn. Ihre bekanntesten Marken sind der „Metronom“ in Niedersachsen, der „Vierländerexpress vlexx“ und die „Länderbahn“. Auf den nachfolgenden Plätzen finden sich Abellio sowie die BeNEX mit den Marken „agilis“, „ODEG“, „Cantus“ und „Nordbahn“, Keolis mit der Marke Eurobahn, National Express, die Hessische Landesbahn, die Südwestdeutsche Verkehrsgesellschaft, die Albtal-Verkehrsgesellschaft und die Erfurter Bahn. Neu hinzukommen wird Go Ahead aus Großbritannien.

Jedes einzelne Unternehmen steht heute in harter Konkurrenz mit dem Marktführer DB, den anderen Wettbewerbsbahnen, aber auch mit dem Individualverkehr. Das spornt an, einen hervorragenden Service zu einem bestmöglichen Preis zu liefern. Der Fahrzeugpark wurde in den vergangenen Jahren deutlich verjüngt. Moderne, beschleunigungsstarke Triebzüge prägen das Bild mit attraktivem Design und hoher Zuverlässigkeit im Betrieb. Anders als oft vermutet und dargestellt, wird dieser Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Mitarbeiter ausgetragen. Die Einkommen des Zugpersonals sind seit 2011 deutlich über der durchschnittlichen Einkommensentwicklung gestiegen. Eisenbahner konnten in den vergangenen sechs Jahren Einkommenszuwächse in Höhe von 12,6 Prozent verbuchen – gut 1,6 Prozentpunkte mehr, als die Einkommen der Arbeitnehmer im produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich im Schnitt zulegten. Gleichzeitig ist die Arbeitsplatzsicherheit ausgesprochen hoch: Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter sind am Arbeitsmarkt kaum mehr zu finden.

POSITIVES SIGNAL: ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Voraussetzung für Angebotssteigerung und Qualitätsverbesserung ist eine solide Finanzierung. Der Bund stellt den Ländern zur Bestellung des SPNV die sogenannten Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die Infrastrukturkosten wuchsen in den vergangenen Jahren jedoch deutlich schneller als die festgesetzten Mittel. So mussten 2015 fast 50 Prozent der Regionalisierungsmittel für Trassen- und Stationsgebühren aufgebracht werden, 2002 lag dieser Wert noch bei unter 40 Prozent. Für sich betrachtet, stiegen die Trassenpreise im SPNV zwischen 2005 und 2017 um 19,6 Prozent und die Stationsgebühren um 19,4 Prozent. Bund

und Länder verständigten sich 2016 vor diesem Hintergrund darauf, die Regionalisierungsmittel auf insgesamt 8,2 Mrd. Euro anzuheben und künftig um 1,8 Prozent jährlich zu dynamisieren. Zusammen mit der im Eisenbahnregulierungsgesetz festgelegten Trassen- und Stationspreisbremse haben diese Maßnahmen dem Sektor nunmehr Luft für die Weiterentwicklung der Angebote verschafft.

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung der vergangenen Jahre stehen die Wettbewerbsbahnen an verschiedenen Stellen auch heute noch vor strukturellen Hemmnissen. So ist neues Personal auf dem Arbeitsmarkt nur schwer zu finden. Das ist vor allem für Marktakteure schwierig, die, anders als die DB, nicht auf ein großes Personalreservoir zurückgreifen können.

Die in den letzten Jahren angelaufenen Baumaßnahmen zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur sind gut und notwendig. Dennoch belastet die große Zahl von Baustellen die Unternehmen stark: Züge, die nicht fahren, erbringen keine Einnahmen. Baustellenbedingt verspätete oder ausgefallene Züge werden von den Aufgabenträgern mit Strafzahlungen belegt. Schienenersatzverkehr kostet viel Geld – Kosten, die die EVU bei Abgabe der Angebote nicht einplanen konnten. Erschwerend hinzu kommt das schlechte Bild, das der Bahnverkehr gegenüber den Fahrgästen abgibt.

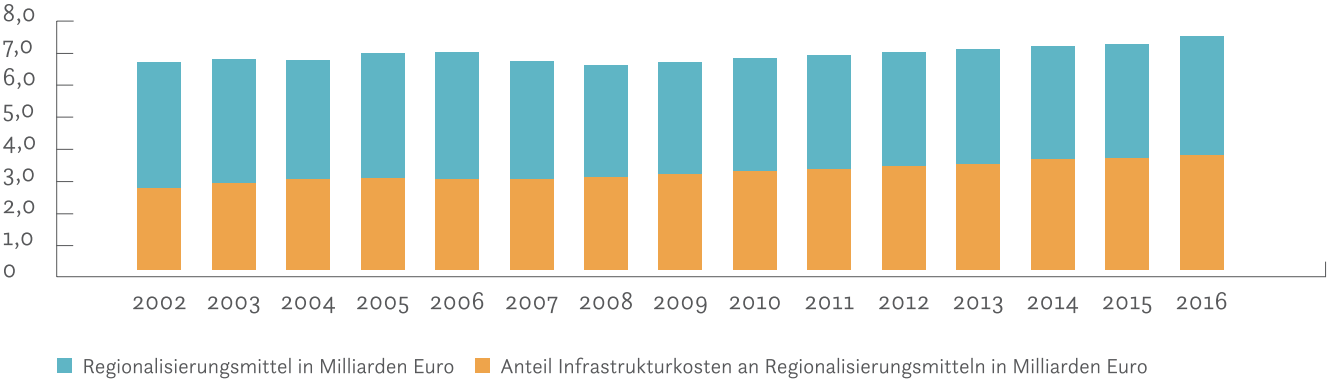
FAHRPREISSYSTEME GEMEINSAM WEITERENTWICKELN

Eines der schwierigsten Konfliktfelder zwischen Wettbewerbsbahnen und DB sind die Tarifsysteme. Deren Entwicklung wird weiterhin von der Deutschen Bahn dominiert. Anerkannt werden die Fahrausweise jedoch im Interesse der Fahrgäste von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Augenfällig ist die Benachteiligung der Wettbewerber durch die Sparpreistickets der Deutschen Bahn: Besonders häufig wurden diese für Strecken verkauft, auf denen DB Regio kaum oder gar nicht mehr selbst fährt. Schließlich werden die Wettbewerbsbahnen beim Vertrieb der Fahrausweise benachteiligt. Ein Beispiel: DB Vertrieb hat zwar die Zusage gegeben, Fernverkehrstarife zum Verkauf durch Dritte freizugeben, das allerdings nur für Verkäufe an Automaten. Der internetbasierte Verkauf bleibt bewusst ausgespart. Dieser Vertriebskanal wird künftig aber immer wichtiger werden.

»EISENBAHNER SIND HEUTE GESUCHTE ARBEITNEHMER MIT STEIGENDEM EINKOMMEN.«

INFRASTRUKTURKOSTEN BEANSPRUCHEN GROSSTEIL DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Entwicklung 2002 bis 2016



Quelle: Bundesnetzagentur, VDV Statistik

FERNVERKEHR NOCH IMMER MONOPOL DER DB AG

Während sich die Marktöffnung im Schienenpersonennahverkehr zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt, gestaltet sich die Situation im Fernverkehr deutlich anders. Noch immer werden annähernd 100 Prozent der Strecken von der Deutschen Bahn gefahren. Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen lag in den vergangenen zwei Jahrzehnten meist näher an null als an einem Prozent. Dabei sind bereits ausländische Staatsbahnen berücksichtigt, die einzelne Verbindungen über die Grenze auf deutschem Gebiet fahren.

Für die Gewährleistung des Fernverkehrs in Deutschland ist im Gegensatz zum Nahverkehr der Bund und nicht die Länder zuständig. Es hat sich noch keine Aufgabenträgerorganisation herausgebildet, die über ein Budget für die Vergabe von Verkehrsleistungen verfügt. Leistungen im Fernverkehr müssen ausschließlich eigenwirtschaftlich über Ticketverkäufe erbracht werden. Dieser Umstand und das Quasi-Monopol der Deutschen Bahn führen angesichts des massiven Wettbewerbs im Flugverkehr dazu, dass manche Strecken innerhalb Deutschlands günstiger mit dem Flugzeug als mit der Bahn zurückzulegen sind – mit verkehrlich und ökologisch inakzeptablen Folgen.

Im Grundsatz steht der Fernverkehr allen Wettbewerbern offen. Sie können im Rahmen des „Open Access“ Trassen beantragen, um ihr Angebot auf die Schiene zu bringen. In der Realität machen jedoch hohe Trassenpreise, hohe Fahrzeugkosten und ein sehr volatiler Markt ohne Leitplanken der öffentlichen Hand eigenwirtschaftliche Angebote im Fernverkehr zu einem risikoreichen Geschäft. Die durchaus überschaubaren Markteintrittsversuche der vergangenen Jahre sind praktisch alle wieder eingestellt worden.

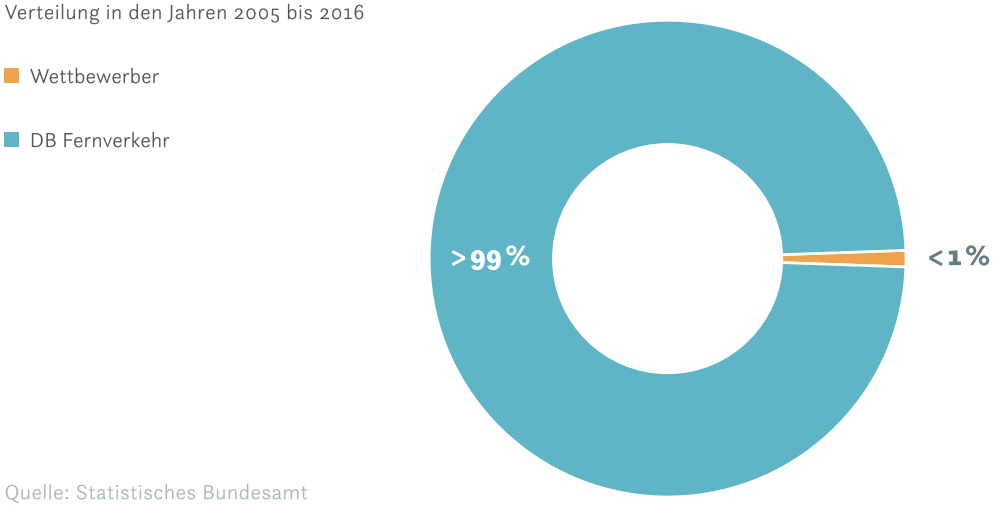
„OPEN ACCESS“: HOHE HÜRDE FÜR WETTBEWERB

Wie unter einem Brennglas zeigt die kurze Betriebszeit von „Locomore“ die Probleme des „Open-Access“-Modells: Gutes Wagenmaterial erfordert sehr hohe Anfangsinvestitionen, die „Locomore“ kaum aufbringen konnte. Technische Schwierigkeiten verzögerten denn auch den Start erheblich, und selbst im Anschluss fehlten noch einzelne Wagen. Bereits nach wenigen Wochen traten Schwierigkeiten mit der gemieteten Lokomotive auf. „Locomore“ musste sich nach einem knappen halben Jahr im Mai 2017 vom Markt zurückziehen.

An Zuspruch hatte es dem jungen, innovativen Unternehmen nicht gemangelt. Wohl aber an den nötigen Reserven, um den aufwändigen Markteintritt vom Fleck weg eigenwirtschaftlich zu tragen. Auch die zwischenzeitlich gelungene Fortführung von Locomore durch den tschechischen Anbieter LEO Express im Verbund mit dem von Flixbus gestellten Vertrieb ändert nichts an den grundsätzlichen Schwächen des „Open-Access“-Modells: Es hat entscheidend mit dazu geführt, dass die DB bis heute den Schienenfernverkehr in Deutschland beherrscht. In den vergangenen zwei Jahren gelang es lediglich der Hamburg-Köln-Express (HKX), sich als Konkurrent am Markt zu halten. Die geplante Ausweitung des Angebots blieb bislang allerdings aus, es wurden eher vorhandene Leistungen wieder zurückgenommen. Im Herbst 2016 kam der Autozug Sylt hinzu, der wie HKX zur Rail Development Corporation (RDC) Deutschland gehört. Nach heftigem Streit über die Vergabe der begehrten Trassen nahm der Autozug

MARKTANTEIL DER WETTBEWERBER IM FERNVERKEHR VERHARRT BEI UNTER EINEM PROZENT

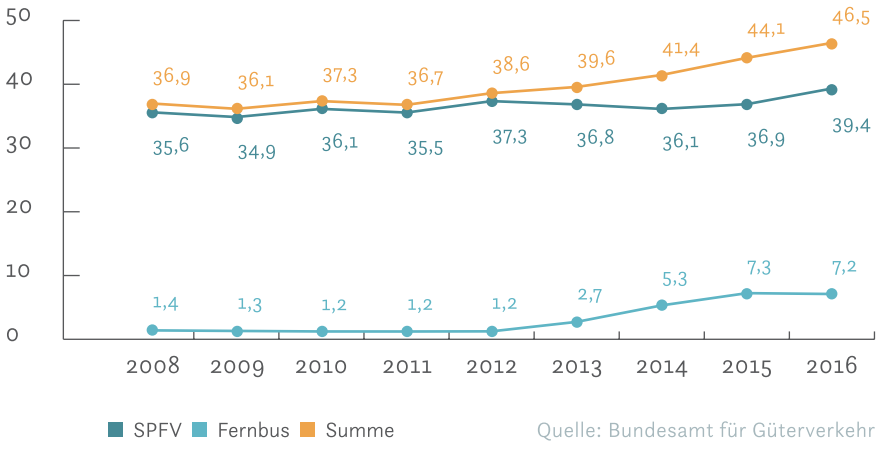
Verteilung in den Jahren 2005 bis 2016



Quelle: Statistisches Bundesamt

DER ZUG PUNKTET WIEDER GEGEN DEN FERNBUS

Verkehrsleistung im Linienfernverkehr in Milliarden Personenkilometern



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Weitere Zahlen und Infos bietet die Gutachten-Fassung des Wettbewerberreports

mit vielen Verzögerungen im Oktober 2016 seinen regelmäßigen Betrieb zwischen Festland und Insel auf.

Der DB Fernverkehr als Quasi-Monopolist gelang es über die vergangenen zwanzig Jahre nicht, die Verkehrsleistung im Fernverkehr nennenswert zu steigern. Die schrittweise Abschaffung des Interregio-Netzes bis 2006 führte in der Zwischenzeit sogar zu massiven Fahrgastverlusten. Nur mühsam war es möglich, diese wieder aufzufangen.

DB REAGIERT MIT LOCKPREISEN AUF FERNBUS-KONKURRENZ

Einen zweiten Schlag für den Schienenfernverkehr stellte die Liberalisierung des Fernbusmarkts in 2013 dar. Der harte Wettkampf unter den neuen Fernbusanbietern führte zu einem brutalen Preiswettkampf mit konkurrenzlos billigen Tickets. Zunächst wanderten preis-, aber nicht zeitsensible Nutzer vom Schienenfernverkehr zum Fernbus ab. DB Fernverkehr und DB Regio reagierten mit vielen neuen Angeboten, um Kunden zurückzugewinnen. Wie erfolgreich diese Strategie war, ist empirisch schwer belegbar. Ein deutlicher Effekt dürfte von der rasanten Marktbereinigung im Fernbusmarkt ausgegangen sein. Im Frühjahr 2017 fuhr fast nur noch der mit „Mein Fernbus“ fusionierte Branchenprimus. Mit einem Marktanteil von fast 92 Prozent beherrscht er den Markt und hat seine Preise für Tickets erhöht.

139 MIO.

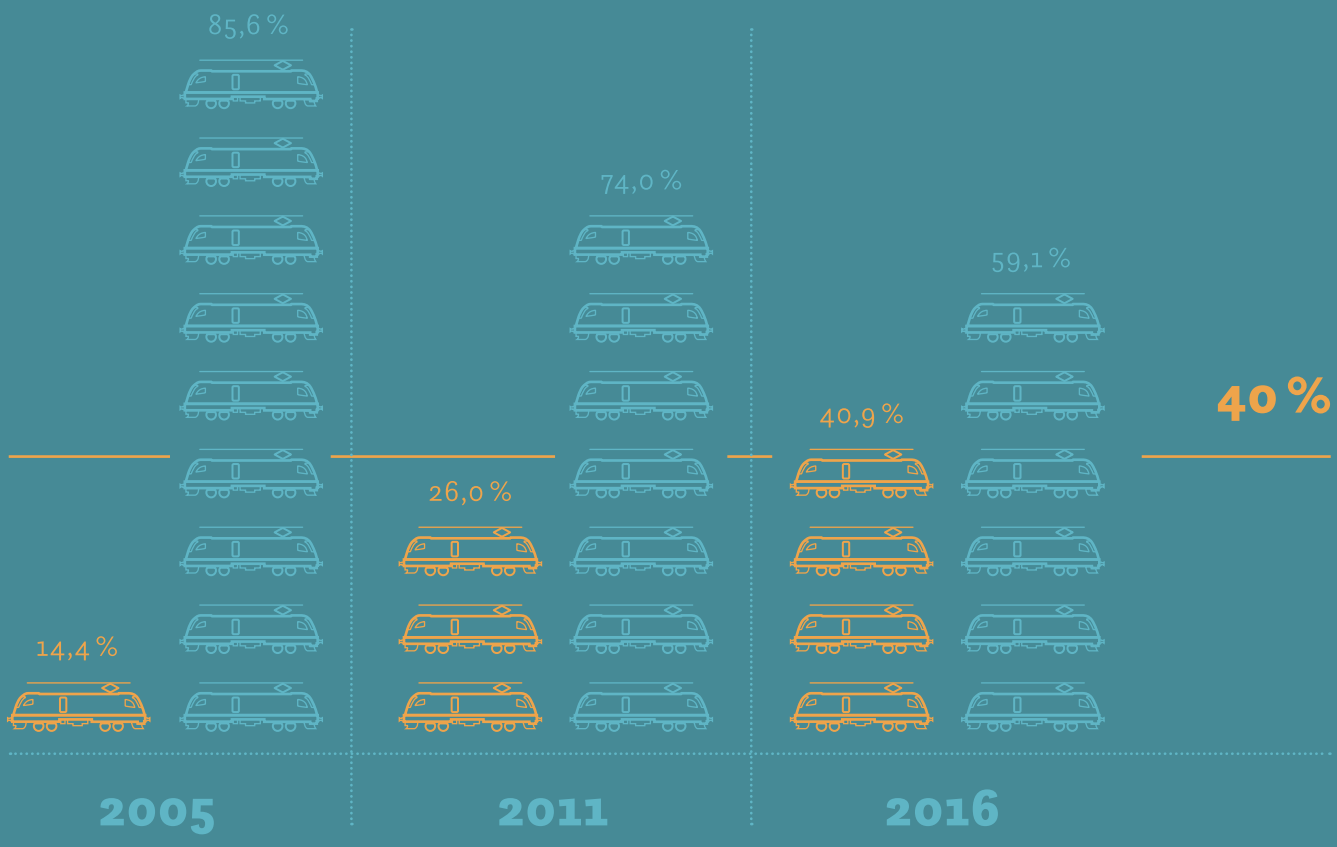
FAHRGÄSTE REISTEN 2016 IM SCHIENENFERNVERKEHR

Damit relativierte sich der Preisnachteil für den Fernverkehr der Deutschen Bahn – vor allem im Vergleich zu den Spartarifen. Die Verkehrsleistung im Schienenfernverkehr stieg wieder. 2016 zog sie im Vergleich zum Vorjahr von 36,86 auf 39,36 Milliarden Personenkilometer an. Im gleichen Zeitraum ging die Verkehrsleistung beim Fernbus erstmals leicht von 7,29 auf 7,15 Milliarden Personenkilometer zurück. Ob damit eine Trendwende eingeleitet ist, bleibt abzuwarten. Grundsätzlich wurde dieser Erfolg mit einer womöglich nicht nachhaltigen Preispolitik erkauft. Hinzu kommt: Sparpreise und neue Rabattangebote wurden zu einem erheblichen Teil von den Unternehmen des Nahverkehrs finanziert. ■

»TRENDWENDE? 2016 LIEGT DER SCHIENENFERNVERKEHR IM PLUS, DER FERNBUS VERLIERT.«

WETTBEWERBER VS. DB CARGO

Entwicklung der Marktanteile im Schienengüterverkehr



DB Cargo

Wettbewerber

Marktanteil der Wettbewerbsbahnen am Schienengüterverkehr wächst stetig und liegt bereits bei über 40 Prozent der Verkehrsleistung.

Quelle: DB AG, Wettbewerbskennzahlen 2016, Berlin 2017

WETTBEWERBSBAHNEN IM AUFWIND

Der Transportmarkt wächst – und mit ihm die Verkehrsleistung der Güterbahnen. Mit über 40 Prozent Marktanteil befinden sich Wettbewerbsbahnen in guter Position. Doch der Schienengüterverkehr bewegt sich in schwierigem Umfeld: hohe Kosten für Strom, Trassennutzung oder Lärmminderung – auf der Straße sinkende Maut, günstige Kraftstoffe und Lohnkosten.

Die Wachstumskurve ist beeindruckend: In zwei Jahrzehnten wuchs die Verkehrsleistung der Güterbahnen von 69,7 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 1996 auf nunmehr 116,2 Milliarden im Jahr 2016. Die Schiene hat bewiesen, dass sie mehr Transporte bewältigen kann. Dennoch ist es ihr nicht gelungen, den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Binnenschiff Marktanteile streitig zu machen.

Die politisch postulierte Verlagerung des Modal Split zu ihren Gunsten kommt nicht voran. 2016 musste der Schienengüterverkehr sogar einen Rückgang um 0,4 Prozentpunkte hinnehmen. Der Marktanteil sank von 18,0 auf 17,6 Prozent. Obwohl 2016 in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr 2,0 Prozent mehr Güter transportiert wurden, fiel die Verkehrsleistung der Schiene leicht ab: von 116,6 Milliarden auf 116,2 Milliarden Tonnenkilometer. Gleichzeitig kletterte der Anteil der auf der Straße transportierten Güter auf 71,4 Prozent.

RAHMENBEDINGUNGEN SCHWÄCHEN DIE BAHN

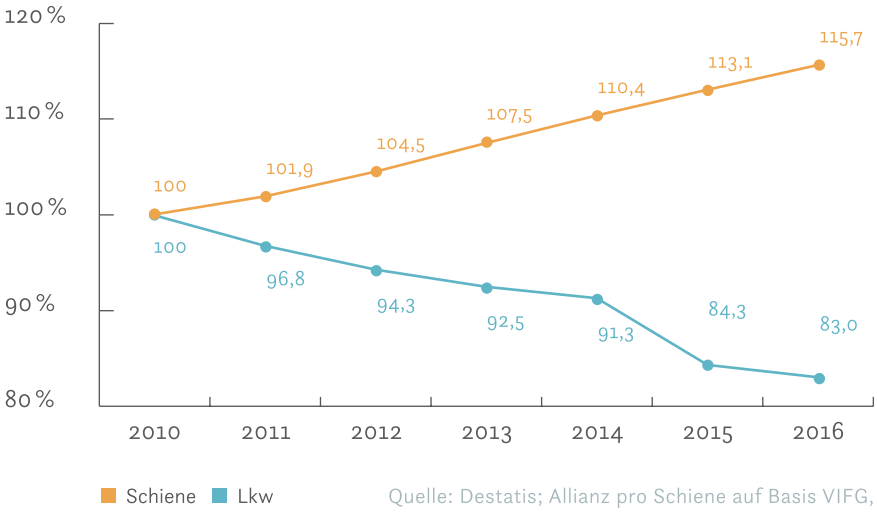
Der augenfällig geringere Marktanteil des Schienengüterverkehrs resultiert nicht zuletzt aus den schwierigen Rahmenbedingungen, unter denen er sich in Deutschland behaupten muss. Das gilt zum Beispiel für die Nutzung der Infrastruktur: Ausgehend vom Jahr 2010 verteuerten sich die Nutzungsgebühren für Schienentrassen bis 2016 um 15,7 Prozentpunkte.

Der direkte Konkurrent des SGV, der Lkw, hat im gleichen Zeitraum für die Straßenmaut einen um 17 Prozentpunkte reduzierten Aufwand. Zudem zahlt der Lkw nicht auf allen Straßen Maut, während Trassengebühren auf dem gesamten Netz anfallen. Verschärfend kommt hinzu, dass diese im Gegensatz zur Straßenmaut auf Vollkostenbasis erhoben werden.

Ebenfalls belastend wird sich die Trassenpreisbremse auswirken, die im Zuge der Verhandlungen zu den Regionalisierungsmitteln für den Schienen-

DER TRASSENPREIS STEIGT, DIE STRASSENMAUT SINKT

Entwicklung von Lkw-Maut und Trassenpreisen (Basis: 100 = 2010)



Quelle: Destatis; Allianz pro Schiene auf Basis VIFG, DB Netz, Bundesnetzagentur

»2016 BESCHERTE DEM SCHIENEN-GÜTERVERKEHR LEICHTE VERLUSTE IN EINEM WACHSENDEN MARKT.«

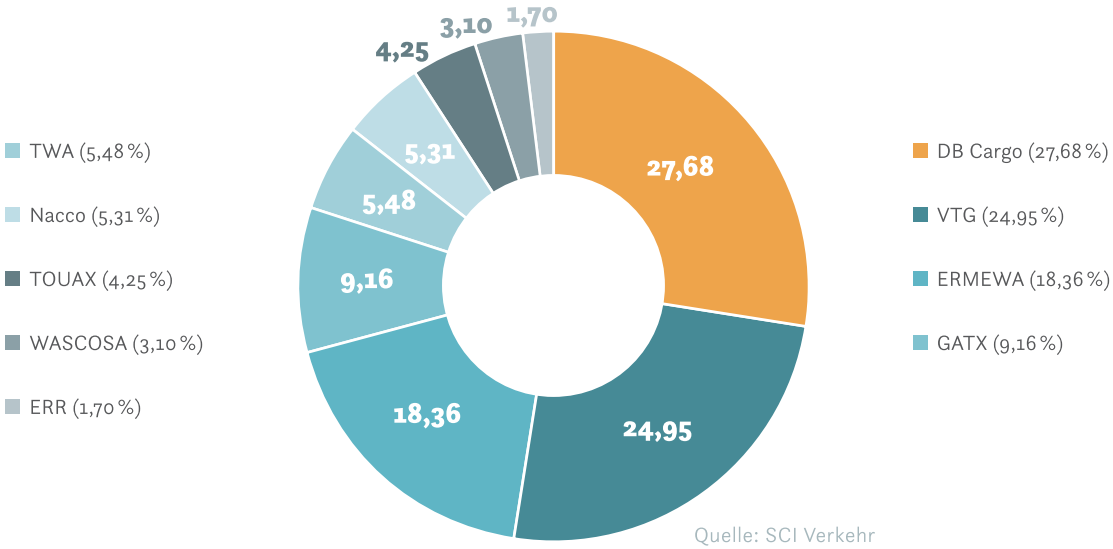
personennahverkehr festgelegt wurde. Der jährliche Anstieg des Trassenpreises für den SPNV ist hier auf 1,8 Prozent limitiert worden. Im Mittel betrug der Anstieg der Trassenpreise seit 2010 jedoch 2,5 Prozent. Eine hieraus entstehende Finanzierungslücke soll nun zulasten des Schienengüter- wie auch des -fernverkehrs gehen: Beide werden künftig durch Erhöhungen des Trassenpreises überproportional zur Kasse gebeten. Unterschiedlich stellen sich auch die Belastungen auf der letzten Meile dar: Güterbahnen müssen hier häufig teure private Anschlussgleise nutzen. Lkw nutzen die öffentliche Infrastruktur bis in jedes Gewerbegebiet kostenfrei.

Der Schienengüterverkehr ist als System ganz besonders anfällig für Störungen im Netz. Diese häufen sich mittlerweile aufgrund des schlechten Zustands der Infrastruktur. Es fehlen Weichen, Kreuzungen und Überholmöglichkeiten, sodass sich Umfahrungen oftmals nur mit erheblichem Aufwand einrichten lassen. Im August 2017 ist das durch die Streckensperrung bei Rastatt überdeutlich geworden. Die wirtschaftlichen Belastungen durch diesen Vorfall für die Schienengüterverkehrsunternehmen sind exorbitant. Transporte, die auf andere Verkehrsträger ausweichen, werden sich in vielen Fällen nur schwer auf die Schiene zurückbringen lassen.

Aber auch die EEG-Umlage, hohe Anforderungen durch Regelwerke und Vorschriften sowie die politisch vorgegebene Lärmsanierung treiben die Kosten auf der Schiene einseitig in die Höhe. Entsprechend entwickelten sich in den vergangenen Jahren die Erzeugerpreise bei Lkw und Schiene: Während er für den Gütertransport auf der Schiene in den Jahren 2010 bis 2016 um 12,8 Prozent stieg, verteuerte sich der Lkw-Transport nur um 6,1 Prozent. Die Schere klafft immer weiter auseinander – und erschwert es den Güterbahnen, konkurrenzfähige Preise anzubieten. Die ohnehin geringen Margen schwinden und erschweren wichtige Zukunftsinvestitionen.

AUF DEM WAGGONMARKT LIEGEN PRIVATE HALTER DEUTLICH VORN

Marktanteile der Waggonhalter 2016, abgeleitet aus den Flottengrößen



Quelle: SCI Verkehr

WETTBEWERBER EROBERN DEN MARKT

Auf diesem insgesamt schwierigen Markt gelang es den Wettbewerbsbahnen in den letzten Jahrzehnten, ihren Anteil an den Transportleistungen auf der Schiene kontinuierlich zu steigern. Zu Anfang des Jahrtausends erbrachte DB Cargo noch 98,4 Prozent der Verkehrsleistungen.

116 MRD.
TONNENKILOMETER WURDEN 2016 AUF DER SCHIENE GEFAHREN

Keine zwanzig Jahre später sind die Wettbewerbsbahnen auf gutem Weg, bald die Hälfte des Marktes zu bedienen. 2016 lag ihr Marktanteil bereits bei 41 Prozent. Allein in den vergangenen zwei Jahren gelang es, den Abstand zum Marktführer um 7,4 Prozentpunkte zu verringern. Heute bieten eine Vielzahl von Wettbewerbsbahnen in unterschiedlichen Marktsegmenten erfolgreich Leistungen an. Das Tochterunternehmen der italienischen Trenitalia, TX Logistik, steht nach der DB Cargo AG im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt auf Platz 2. Auf Platz 3 folgt die Tochter der französischen SNCF, Captrain Deutschland; auf Platz 4 die SBB Cargo International, ein Joint Venture der SBB Cargo und des KV-Operateurs Hupac aus der Schweiz; auf Platz 5 die RheinCargo.

ANTEIL PRIVATER WAGGONS WÄCHST STETIG

Eine Sonderstellung im Schienengüterverkehr nimmt seit jeher der Waggon-Markt ein. Neben den ehemaligen Staatsbahnen bringen auch private Vermietgesellschaften Eisenbahngüterwagen auf die Schiene – und das seit über 100 Jahren. Ursprünglich grenzte sich der Wagenbestand der Staatsbahn und der privaten Wagenhalter deutlich voneinander ab. Letztere hatten sich vor allem auf Kesselwagen für den Transport von Mineralöl und Chemie spezialisiert. Heute bieten auch die privaten Waggon-Vermieter Wagen für die unterschiedlichsten Transportgüter an.

Der Marktanteil privater deutscher Vermietgesellschaften wuchs über die vergangenen Jahrzehnte stetig. Rund ein Drittel der auf dem hiesigen Netz verkehrenden Waggons gehören zu ihrem Bestand. Mit ihren Flotten erbringen sie gegenwärtig etwa die Hälfte der Transportleistung auf der Schiene. Jeweils ein weiteres Drittel der Waggons befindet sich im Besitz des DB-Konzerns sowie ausländischer Halter. Die größten auf die Vermietung von Eisenbahngüterwagen spezialisierten Unternehmen in Deutschland sind die VTG, Ermewa, die GATX sowie Transwaggon. Ihre Marktanteile stehen in Korrelation zur jeweiligen Flottengröße.

TEURE HÜRDE ZULASSUNGSVERFAHREN

Zulassungsverfahren für Eisenbahnwagen gestalten sich in Deutschland enorm komplex und vor allem weitaus aufwändiger als im Straßen- oder Luft-

verkehr. Jedes Schienenfahrzeug durchläuft einen mehrstufigen Prüfprozess, der Zeit und Geld kostet. Dabei sind nicht nur Regelwerke wie die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) zu beachten, sondern auch weitere nationale, notifizierte technische Regelwerke (NNTR) sowie die EU-Regeln zur Risikovorsorge.

Mit dem 4. Eisenbahnpaket wurden 2017 wichtige Kompetenzen für die Zulassung von Fahrzeugen zur Eisenbahnagentur der Europäischen Union verlagert. Die aufwändigen Prozesse wurden damit aber keineswegs verschlankt. Das betrifft insbesondere den europäisch stattfindenden Schienengüterverkehr. Kostentreibend für Wagenhalter wirkt auch die Zertifizierungspflicht der für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die Entities in Charge of Maintenance (ECM).

Mit aufwändigen Zulassungsverfahren haben auch die EVU zu kämpfen: Die für den Betrieb erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen (SiBe) hemmen insbesondere den Markteintritt neuer Wettbewerber. Hier ist die Straße im Vorteil: Fuhrunternehmen müssen weder eine Sicherheitsbescheinigung vorweisen, noch besteht für sie eine ECM-Zertifizierungspflicht. Darüber hinaus bringen die hohe Kontrolldichte und Verregelung den Schienengüterverkehr immer wieder ins Hintertreffen. 32.000 Seiten kundenrelevanter Dokumente beim Infrastrukturbetreiber DB Netz AG stehen nur knapp 1.100 Seiten im Straßenverkehr gegenüber. Die wachsende Flut an Regularien erzeugt Arbeit – und damit Kosten. Neben detailreichen regulatorischen Bestimmungen für Material und Infrastruktur muss die Schiene auch arbeits- und sozialrechtlich hohe Vorgaben erfüllen.

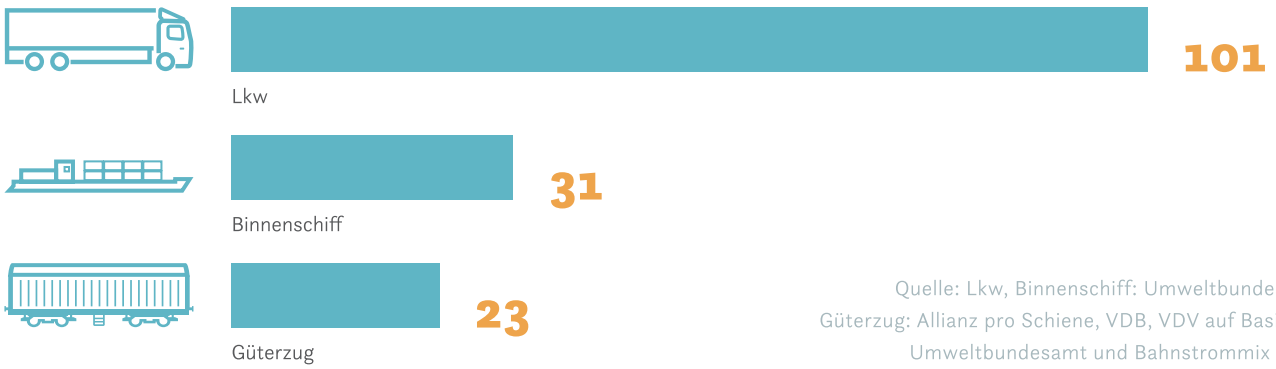
DER MARKT VERLANGT NACH FLEXIBILITÄT

Trassenkapazitäten müssen diskriminierungsfrei vergeben werden, Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen angemessen sein. So legt es das im vergangenen Jahr neu gefasste Eisenbahnregulierungsgesetz fest. Die Bundesnetzagentur wacht über die Einhaltung der Regulierungsvorschriften, die sich in erster Linie an Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) richten. Aber auch Eisenbahnverkehrsunternehmen wirken im Rahmen der Marktüberwachung an den Regulierungsprozessen mit. In der Praxis belastet das neue Regulierungsgesetz alle Beteiligten durch erheblichen Mehraufwand. Die einseitige Ausrichtung auf Planverkehre berücksichtigt nicht ausreichend die sogenannten Gelegenheitsverkehre. Diese Verkehre, für die Trassen nur mit knappem Vorlauf bestellt werden können, sind ein wichtiges und wachsendes Marktsegment im Schienengüterverkehr. Nicht immer lassen sich für industrielle Verlader Produktion oder Kundenanforderungen langfristig voraussehen. Gelegenheitsverkehre sollen sich künftig hinten anstellen und mit den Restkapazitäten zufriedengeben, die nach der Anmeldung der Planverkehre am Jahresbeginn noch zur Verfügung stehen. Der Güterverkehrsmarkt verlangt jedoch zunehmend nach Flexibilität.

Für überlastete Schienenwege sieht das Regulierungsgesetz unter anderem die Möglichkeit von Entgelterhöhungen vor. Der zielgerichteten und dringend notwendigen Beseitigung der Kapazitätsengpässe steht künftig das mögliche Interesse der EIU entgegen, Mehreinnahmen durch erhöhte Trassenpreise zu erzielen.

DIE GÜTERBAHNEN SCHONEN DAS KLIMA

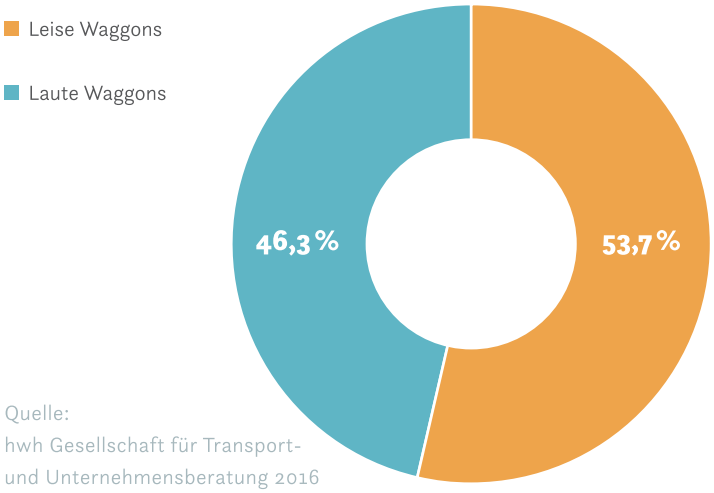
Treibhausgasemissionen in Gramm pro Tonnenkilometer, 2014



Quelle: Lkw, Binnenschiff: Umweltbundesamt; Güterzug: Allianz pro Schiene, VDB, VDV auf Basis von Umweltbundesamt und Bahnstrommix 2014.

ÜBER DIE HÄLFTE DER WAGGONS BEREITS MIT FLÜSTERBREMSEN UNTERWEGS

Stand der Flottenumstellung der privaten Wagenvermietgesellschaften im VPI, Basis: in Deutschland verkehrende Wagen



Quelle:
hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung 2016

Weitere Zahlen und Infos bietet die Gutachten-Fassung des Wettbewerber-reports

INNOVATIONSSTAU IM BAHNSEKTOR

Während der Schienensektor im vergangenen Jahrhundert geradezu Motor für Innovationen war, sieht die Situation heute anders aus. Zwar entwickelt die Branche noch immer erfolgversprechende innovative Ansätze. Diese setzen sich am Markt jedoch nur schwer durch. Ursachen hierfür gibt es verschiedene. Ein Hemmschuh sind die sehr langen wirtschaftlichen Nutzungszeiten und die daraus resultierenden Abschreibungszeiträume. Grundsätzlich sind die im Schienengüterverkehr erwirtschaftbaren Margen in der Regel nicht ausreichend, um nennenswerte Innovationen zu finanzieren. Neben handfesten wirtschaftlichen Gründen kommt hinzu, dass die Systemführerschaft im Eisenbahnsektor seit der Bahnreform nicht mehr besetzt ist. Dies hat Auswirkungen auf die Interoperabilität in ganz Europa und trifft damit besonders den Schienengüterverkehr.

LÄRMSANIERUNG SCHAFFT AKZEPTANZ

Bis 2020 soll der Schienenlärm halbiert werden. Dieses Ziel hatte sich die Bundesregierung 2013 gesetzt und als Zwischenetappe festgelegt, dass bereits 2016 die Hälfte aller in Deutschland verkehrenden Züge leise unterwegs sein sollen. Sowohl DB Cargo als auch die privaten Halter haben die an sie gestellte Erwartung erfüllt: 50 Prozent ihrer Wagen fahren inzwischen mit sogenannten Flüsterbremsen, die die Rollgeräusche halbieren.

25 JAHRE
BETRÄGT IM SCHNITT DIE ABSCHREIBUNGS-ZEIT EINES WAGGONS

Begleitet wurde dieser Prozess durch ein zweiteiliges Fördersystem. Zum einen bezuschusst das BMVI die Umrüstung alter Wagen auf die neuen Bremssohlen etwa zur Hälfte. Hierzu hat es 2012 ein Förderprogramm in Höhe von 152 Millionen Euro aufgelegt, das es abhängig von der Laufleistung ausschüttet. Zum anderen führte es ein lärmabhängiges Trassenpreissystem ein. Der Sektor soll über einen Malus-Bonus-Kreislauf eigenfinanziert Mittel für die zweite Hälfte der Umrüstkosten heben. Das Konzept des lärmabhängigen Trassenpreissystems (LATPS) geht jedoch nur für EVU auf, die zugleich Wagenhalter sind, zum Beispiel DB Cargo. Die privaten Wagenhalter gehen beim LATPS in der Regel leer aus. Statt auf Umrüstung setzen private Halter auf Neubeschaffung: Sie ersetzen alte durch neue Wagen mit leiser Technik. Obwohl seit zwei Jahren auch hierfür Fördermittel angekündigt waren, ist bislang nichts passiert. Für die Zukunft müssen alle Halter von Wagen mit lärmreduzierenden Bremssohlen spürbar höhere Betriebskosten verkraften. Die Mehrkosten belaufen sich im Schnitt auf 15 Prozent.

Ein wichtiger Meilenstein für den Lärmschutz bildete im vergangenen Jahr die Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes, das ab 2020 die Durchfahrt lauter ausländischer Wagen weitgehend unterbindet. Es schafft die Voraussetzung, um die Investitionen der Wagenhalter zu einem hörbaren Erfolg für die Anwohner belasteter Strecken zu machen. Gleichzeitig sichert es faire intramodale Wettbewerbsbedingungen. ■

BAHNREFORM II

Jetzt aufs Gleis setzen

INFRASTRUKTUR entlang verkehrspolitischer Ziele entwickeln

TRASSENPREIS nach Grenzkostenprinzip berechnen

INNOVATIONEN staatlich bündeln und finanzieren

SYSTEM EISENBAHN sichern und entwickeln

WETTBEWERB stärken

AUF ZUKUNFT SETZEN – DIE SCHIENE STÄRKEN

Die Schiene besitzt das Potenzial, die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Das Verkehrsmittel der Zukunft kann sie aber nur sein, wenn Rahmenbedingungen, Qualität und Innovation stimmen. Für diese Trendwende müssen Politik und Bahnsektor gemeinsam sorgen. Die Zeit ist reif für eine Bahnreform II: Die Eisenbahn muss am Verkehrswachstum überdurchschnittlich partizipieren.

Der Verkehrsmarkt wächst rasant, während gleichzeitig der Modal Split zwischen den Verkehrsträgern stagniert. Seit Jahren bleibt die politisch postulierte Verschiebung zugunsten der Schiene aus. Das kann zu dem Schluss verleiten, der gegenwärtige Modal Split sei in Stein gemeißelt. Bei genauerer Betrachtung spiegelt die gleichbleibende Verteilung vor allem verkehrspolitische Entscheidungen wider, die oftmals zugunsten der Straße ausfallen. Die Regierung missachtet damit die 2011 im EU-Weißbuch Verkehr genannten Verlagerungsziele, deren Umsetzung auch in Deutschland erfolgen soll.

VERKEHRSVERLAGERUNG ERFORDERT POLITISCHES UMDENKEN

Dem Bekenntnis zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene muss eine Neujustierung der Verkehrs- und Bahnpolitik folgen. Die Schiene braucht faire Rahmenbedingungen und nachhaltige Förderung, um im Wettbewerb mit der Straße zu bestehen. Eine zeitgemäße Bahnpolitik muss sich zudem von ihrer einseitigen Ausrichtung auf die DB AG emanzipieren. Trotz wachsenden Anteils der Wettbewerber auf dem Schienenverkehrsmarkt dominieren die Bedarfe des ehemaligen Staatskonzerns noch immer die politischen Entscheidungen im Land. Es steht zu befürchten, dass die gewachsene Fixierung auf die DB AG sich erst ändert, wenn ihr Marktanteil weiter deutlich sinkt. Unter dieser Fixierung leidet jedoch der Verkehrsträger Schiene als Ganzes. Die Politik ist gefordert, hier zügig umzudenken und umzusteuern.

Die Monopolkommission der Bundesregierung sieht in ihrem Sondergutachten „Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen“ beträchtliches Potenzial für die Entwicklung eines wirksamen intra- wie intermodalen Wettbewerbs. Dieser würde, so die Kommission, erhebliche Wohlfahrtsgewinne ermöglichen. Insbesondere die Preisgestaltung bei den Trassen- und Stationspreisen ist nach Meinung der Monopolkommission verbesserungswürdig. Ein deutliches Votum auch beim Thema „Netz und Betrieb“: Hier spricht sich die Kommission für eine klare organisatorische und eigentumsrechtliche Trennung von Infrastruktur und Betrieb aus.

FÜR EINE VERKEHRSWENDE BRAUCHT DEUTSCHLAND DIE BAHNREFORM II

»BEI INNOVATION UND SYSTEMENTWICKLUNG MUSS DER BUND MIT IN DIE VERANTWORTUNG GEHEN.«

MEILENSTEIN DEUTSCHLAND-TAKT

Die verbindliche Verankerung eines Deutschland-Takts besitzt das Potenzial, den Schienenverkehr entscheidend nach vorne zu bringen. Der Deutschland-Takt macht die Bahn attraktiver – für den Personen- ebenso wie für den Güterverkehr.

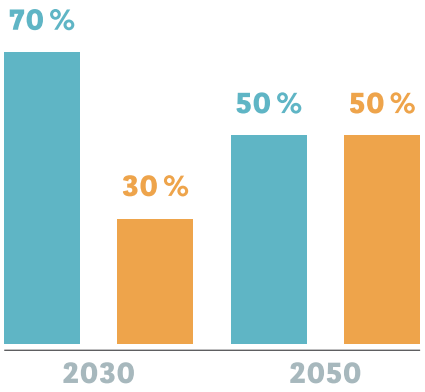
Ein durchgängig abgestimmter Fahrplan ermöglicht Reisenden gute Anschlüsse in allen Bahnnetzen. Er verknüpft Fern- und Nahverkehr und bindet auch die übrigen öffentlichen Verkehre ein. So verkürzen sich die Reisezeiten für Fahrgäste spürbar. Für den Güterverkehr werden ausreichend Kapazitäten vorgehalten. Er profitiert von besserer Planbarkeit und effizienterer Netznutzung. Denn der Deutschland-Takt bietet die nötige Blaupause, um das Schienennetz zielgerichtet und mit maximaler Wirkung auszubauen. Er zeigt, wo Netzengpässe in den Bahnknoten und auf überlasteten Strecken beseitigt werden müssen.

INFRASTRUKTUR MODERNISIEREN

Gegenwärtig bremst der Zustand der Infrastruktur die Schiene. Sie ist eine der Schlüsselfaktoren, um den Marktanteil des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers zu steigern. Ausbau und Modernisierung des Netzes gehören deshalb ganz oben auf die Prioritätenliste einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Keine Netzerneuerung kommt ohne Baustellen aus. Verspätungen, Umwege und Ausfälle lassen sich nicht komplett vermeiden. Dennoch: Das Baustellenmanagement kann cleverer werden. Auch während notwendiger Bauarbeiten muss ein Minimum an Verkehr abgewickelt werden können. Dazu ist es notwendig, EVU frühzeitig in Bauplanungen miteinzubeziehen und soweit wie möglich die Planungen an die Bedürfnisse des Marktes anzupassen. Auch für kurzfristige Verkehre müssen ausreichend Trassen vorgehalten werden. Hier sollten Anreize gesetzt werden, etwa durch die entsprechende Ausstattung

VERKEHRSPOLITISCHE ZIELVORGABEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Zielsetzung 2030/2050 Schienengüterverkehr
Verlagerung des Straßengüterverkehrs über 300 km auf den Eisenbahn- und Schiffsverkehr



Zielsetzung 2030/2050 Schienenpersonenverkehr
Verdreifachung der Länge des bestehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2030, Vollendung (100 %) des Netzes bis 2050

Quelle: Weißbuch zum Verkehr, Europäische Kommission 2011

einer künftigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III.

TRASSENPREISE HALBIEREN

Die Trassenkosten verzerren den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße maßgeblich. Vollkostenprinzip und Mautpflicht für jeden gefahrenen Meter treiben die Produktionskosten für die Schiene in die Höhe. Die jüngst in Aussicht gestellte Maut-Senkung für den Schienengüterverkehr wäre ein erster Schritt hin zum Grenzkostenprinzip, das die EU seit langem als Regel festschreibt.

Um tatsächlich Wirkung zu erzielen und die Schiene zu stärken, bedarf es zumindest einer Halbierung der Trassenpreise – sowohl für den Güter- als auch für den Schienenpersonenverkehr. So würden sich die Produktionskosten spürbar reduzieren. Den Verladern im Güterverkehr könnten konkurrenzfähigere Preise geboten werden, den Fahrgästen im Fernverkehr ein besseres Leistungsangebot. Im SPNV könnten geringere Produktionskosten genutzt werden, um das Angebot zu erhöhen und es an die steigende Nachfrage in den kommenden Jahren anzupassen. Wichtig für den Personenverkehr: Sinkende Trassenpreise müssen dem Fern- wie dem Nahverkehr gleichermaßen zugutekommen. Dabei muss die Abgrenzung zwischen Regional- und Fernverkehr sehr viel klarer gefasst werden als bisher, um Quersubventionierungen zu vermeiden.

Das Vollkostenprinzip wird in Deutschland allein der Schiene abverlangt und benachteiligt sie gegenüber allen anderen Verkehrsträgern. Weder von Straße und Schifffahrt noch vom Flugverkehr wird erwartet, dass sie Kosten für Betrieb und Unterhalt vollständig aus Einnahmen decken. Paradebeispiel hierfür: die angestrebte Pkw-Maut. Die Vollkosten der Straßennutzung ließen sich mit dem aufgerufenen Betrag nicht einmal entfernt finanzieren. Zudem sollen sie für inländische Pkw-Halter durch eine Absenkung der Kfz-Steuer kompensiert werden. Auch die Lkw-Maut deckt die Kosten für die Nutzung des Straßennetzes keineswegs. Fernbusse zahlen bisher gar keine Straßenmaut.

WETTBEWERBSNEUTRALE REGELN, GEBÜHREN, STEUERN

Die Regelungs- und Kontrolldichte ist im Schienensektor extrem hoch und steht dem fairen Wettbewerb mit der Straße entgegen. Für den Zugang zum Netz wird vorab eine Sicherheitsbescheinigung verlangt, für die Instandhaltung Zertifizierungen und für den Betrieb der Nachweis eines dezidierten Risikomanagements. Keine dieser Vorgaben existieren für die Straße. Gravierende Unterschiede finden sich auch bei den arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen. Sie sind für die Straße weit weniger streng – und werden dort nur ungenügend kontrolliert. Die regulatorischen Rahmenbedingungen schlagen klar zum Nachteil der Schiene aus und müssen dringend

zwischen den Verkehrsträgern angeglichen werden.

Das Gleiche gilt für Gebühren und Steuern, die ebenfalls ungleich verteilt sind. Zulassungs- und Zertifizierungskosten, EEG-Umlage oder auch eine umfängliche Eisenbahngebührenordnung fallen bei der Straße in weit geringerem Maß oder gar nicht an.

GESAMTSYSTEM SCHIENE JETZT STÄRKEN

Innovation und Systementwicklung im Eisenbahnsektor leiden an den Folgen einer Bahnreform, die seit Mitte der Neunziger die Systemführerschaft unbesetzt ließ. Sowohl die gesamtheitliche Systementwicklung als auch die Wahrung des Gesamtsystems werden seitdem nicht wie nötig vorangetrieben. Innovationen kommen im Schienensektor heute nur mühsam voran. Dabei bietet die Schiene systembedingt beste Voraussetzungen, um die Themen Klimaschutz, Energieeffizienz, Digitalisierung und Automatisierung in den Verkehrssektor zu befördern.

39,5 %
AUSSTEHENDER BEITRAG DES VERKEHRSSEKTORS ZUM KLIMAZIEL 2020

Politik und Branche sollten dieses Potenzial gemeinsam durch eine kluge Innovations- und Forschungsstrategie heben. Was für das Straßenwesen und die Binnenschifffahrt schon lange selbstverständlich ist, muss auch für die Schiene aufgebaut werden: institutionalisierte Forschung zu Grundlagen und Anwendung. Gerade bei Themen der „Schiene 4.0“ wie „vernetztes Fahren“ können Pilotprojekte und engagierte Forschung den gesamten Sektor entscheidend nach vorn bringen. Zwei Beispiele: E-Ticketing kann im Schienenpersonenverkehr die Möglichkeit eröffnen, einheitliche Tickets über verschiedene Verkehrsträger hinweg anzubieten. Im Schienengüterverkehr können Telematik-Systeme die Abwicklung intermodaler Transportketten erleichtern.

Ob Digitalisierung oder Automatisierung – wesentlich wird sein, dass die Politik die Rolle eines „engagierten Moderators“ besetzt, der Standards definiert und einfordert, um ein unternehmensunabhängiges, übergreifendes Gesamtsystem Schiene sicherzustellen. Hierzu sind auch die eigenen, von der DB AG unabhängige Kompetenzen im Verkehrsministerium des Bundes auszubauen.

MASTERPLAN SGV FINANZIEREN UND UMSETZEN

Mit dem im Juni 2017 vom BMVI vorgestellten Masterplan Schienengüterverkehr kann es gelingen, einige der hier aufgeführten Zukunftsfragen anzugehen. Es wird darauf ankommen, ob eine neue Bundesregierung die angekündigten zehn Maßnahmenpakete zielgerichtet umsetzt. Voraussetzung ist in jedem Fall eine solide Finanzierung, ebenso eine eng verzahnte Zusammenarbeit von Behörden und Sektor. Viele der im Masterplan genannten Vorhaben müssen mit der gleichen Dringlichkeit für den Schienenpersonenverkehr umgesetzt werden. Aber auch der Sektor selbst muss verstärkt im Sinne des gemeinsamen Ziels kooperieren.

KONSEQUENTE POLITIK FÜR DIE SCHIENE JETZT

Die Politik wird sich entscheiden müssen, ob sie es ernst meint mit der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Die Schweiz und Österreich haben es vorgemacht: Mit einer konsequenten Strategie lässt sich der Marktanteil der Schiene spürbar steigern. Beide Länder investieren deutlich mehr pro Einwohner in die heimische Schieneninfrastruktur als Deutschland. Die Höhe der Investitionen ist ein Faktor. Hierzulande wird es aber auch darauf ankommen, dass sich die Politik in ihrer Doppelrolle eindeutig positioniert: als rahmensetzende Kraft und als Eigentümer der DB AG und des Schienennetzes.

Schieneninfrastruktur ist Teil der Daseinsvorsorge, die dem Staat obliegt. Sie muss entlang verkehrlicher Erfordernisse entwickelt werden – und nicht nach Renditevorgaben. Das heißt nicht automatisch, dass die DB Netz AG aus einem integrierten Konzern DB AG herausgelöst werden muss, auch wenn das die einfachste Lösung wäre und den für die Regulierung erforderlichen Aufwand deutlich senken würde. Auch unter dem Dach einer DB AG sind Organisationsformen möglich, die Erfordernisse des Verkehrs, Effizienz des Mitteleinsatzes und Wahrung des Gesamtsystems ermöglichen.

DEUTSCHLAND BRAUCHT DIE BAHNREFORM II

Die Politik ist gefordert, das Thema Schienenverkehr zielgerichtet als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu steuern. Sie muss dazu unabhängig von der DB AG mit eigener Kompetenz Konzepte und Umsetzungsstrategien entwickeln. Denn eines ist klar: Ohne eine Verkehrspolitik, die auf eine starke Schiene setzt, werden wir weder das politische Klimaziel erreichen noch unsere wirtschaftliche Prosperität und unseren persönlichen Wohlstand sichern.

Mehr als zwanzig Jahre nach der ersten Bahnreform ist die Zeit reif für eine Bahnreform II. ■

IMPRESSUM

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

www.mofair.de

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

www.netzwerk-bahnen.de

VPI
VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER IN DEUTSCHLAND E.V.

VPI – Verband der Güterwagen-
halter in Deutschland e. V.
Mattentwiete 5
20457 Hamburg

www.vpihamburg.de

Mit Unterstützung von:

BeNEX

BeNEX GmbH
Burchardstraße 21
20095 Hamburg

www.benex.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Matthias Stoffregen (mofair)

Peter Westenberger (NEE)

Jürgen Tuscher (VPI)

Konzept und Redaktion:

elbgold | Büro für Außenwirkung
www.elbgold.biz

Gestaltung:

Menneken's Communications
www.mennekens.de

Fotografie:

Frank Ossenbrink
www.politikfoto.de

Weitere Zahlen und Infos bietet die Gutachten-Fassung des Wettbewerber-reports

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

NEE
Netzwerk
Europäischer
Eisenbahnen e.V.

VPI
VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.