MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair e. V.

Wettbewerb im Fernverkehr?
Wettbewerb im Fernverkehr!

mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES
ALPHA TRAINS
krauth technology
Faiveley Transport A Wabtec Company
abellio
MEV Independent Railway Services
transdev
BOMBARDIER the evolution of mobility
DAL Deutsche Leasing Gruppe
SIEMENS Ingenuity for life
GoAhead BAHN & BUS
Städtebahn Sachsen
DEVK
LHI Qualität für Ihren Erfolg
swt Stadtwerke Tübingen
KEOLIS DEUTSCHLAND
TRI
INTERAUTOMATION
LINEARIS PERSONAL STRATEGIE ORGANISATION
RDC DEUTSCHLAND
national express
PRESS
northrail
N-ERGIE Spürbar näher.
BEACON RAIL LEASING
ETC Gauff Mobility Solutions

mofair setzt sich ein für…

…fairen Wettbewerb *für* die Schiene

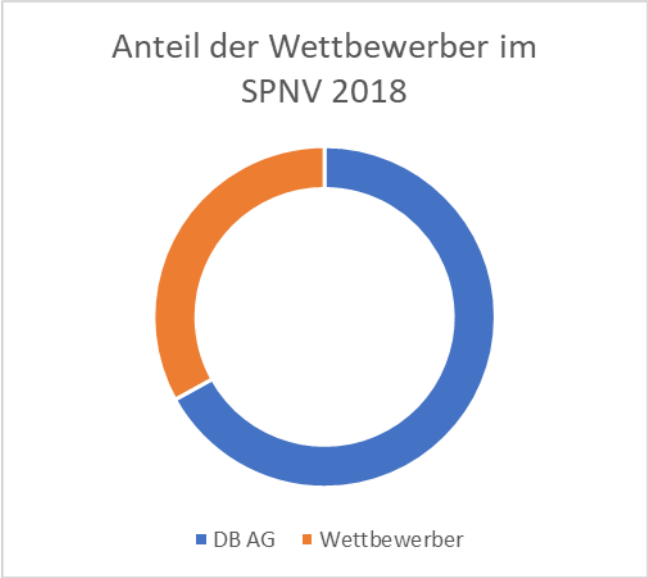
- EEG-Umlage
- Infrastruktur-Nutzungskosten
- Baustellen-Management
- Deutschland-Takt
- Personal-gewinnung
- MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE!

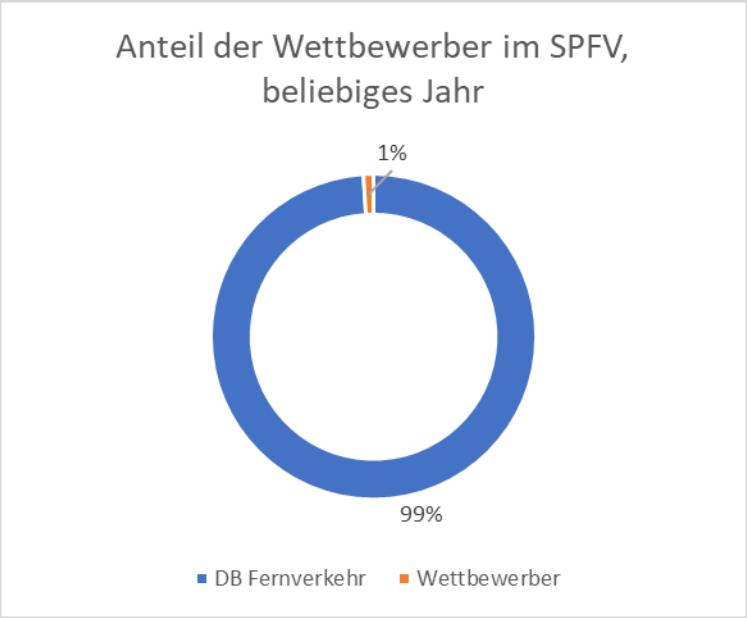
…fairen Wettbewerb *auf* der Schiene

- Fernverkehr
- Vertrieb
- Bahnstrom
- faire Vergaben
- Open Data
- Regulierung

Der SPNV ist heute bunt!

Der Schienenpersonenfernverkehr ist eher weiß-rot





Ein gutes Drittel der Betriebsleistung wird durch die Wettbewerber erbracht !

Was verbirgt sich hinter dem 1%?

ÖBB nightjet

leo express

FLIXTRAIN mit

HECTORRAIL

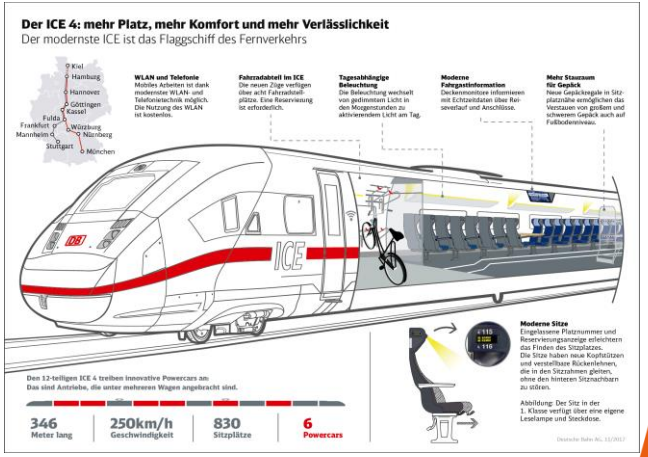
BTE BahnTouristikExpress.de Wir bewegen Sie!

HKX HAMBURG/KÖLN/EXPRESS

THALYS

Warum ist das so schwer mit dem Fernverkehr? (I)

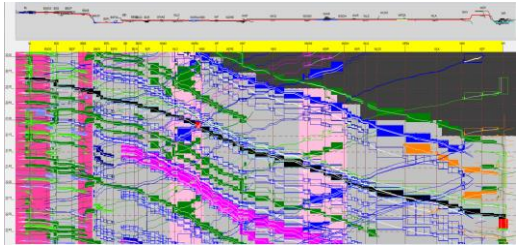
- kaum vorhandenes Rollmaterial
  - gar keines im Hochgeschwindigkeitssegment
  - kein Gebrauchtfahrzeugmarkt



- Neubeschaffungen für Wettbewerber praktisch unmöglich, zu kleine Serien

- sehr hohe technische Anforderungen
  - Beispiel VDE 8: Tunnelbegegnungsverbot!
  - ETCS etc.

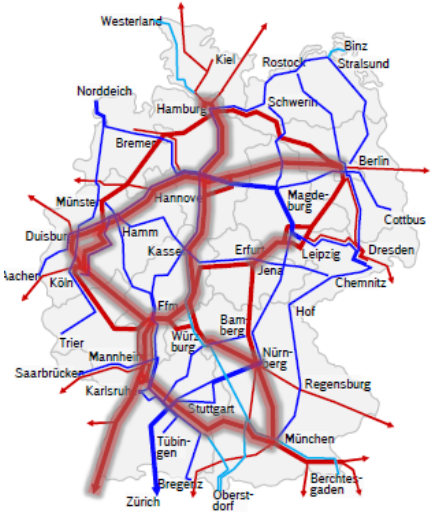
Warum ist das so schwer mit dem Fernverkehr? (II)



- mangelnde Trassenverfügbarkeit
- Vollkostenprinzip bei den Infrastrukturnutzungsentgelten
  - UKZ machen je nach Segment zwischen 42% (Punkt-zu-Punkt-Verkehre) und nur 12% (Metro Max, über 160 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit aus
- Marktsegmentierung bei Trassenentgelten machen Expansion schwierig
  - PzP (2020: 4,20 Euro/Trkm): keine bestellten Anschlüsse, niedrige Geschwindigkeit, maximal vier Züge pro Tag, keine Vertaktung

Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr?

- Bis 2006:
  - MORA P beseitigt InterRegio-Linien
  - Aufgabenträger im SPNV bestellen langlaufende Nahverkehrslinien



Zielnetz mit ca. 162 Mio. Zkm

DEUTSCHLAND IM TAKT

- Massiver Ausbau des Fernverkehrsangebots **um 25 Prozent bis 2030**
- **50 Mio. zusätzliche Reisende pro Jahr**
- Mehr Fahrten in ICE-Qualität, **auf Hauptachsen 2 Züge pro Stunde**
- Konsequente Bedienung mit dem Fernverkehr auch **in der Fläche im Zwei-Stunden-Takt**
- **5 Mio. Menschen neu am Fernverkehr** angeschlossen
- Reduktion von **1,7 Mio. t CO_2 pro Jahr** (entspricht dem Ausstoß von 600.000 Pkw p.a.)
- **12 Mrd. EUR Investitionen** bis 2030 im Fernverkehr
- **1.500 neue Mitarbeiter** verlässliche Arbeitsplätze

- seit 2015:
  - „Fernverkehrsoffensive“ von DB Fernverkehr
  - Versuch, durch Anerkennung von Verbundtarifen Kostenbeitrag zu erzielen

Wer bezahlt eigentlich die Supersparpreise?

- Deutsche Bahn ist Eignerin des Bahntarifs trotz sinkendem Marktanteil
  - DB kann im TBNE nur durch ALLE anderen überstimmt werden
  - Anerkennung des Tarifs durch §12 AEG für alle verpflichtend
  - DB entscheidet über *Anwendung* des Tarifs nach unbekannten Algorithmen:

Relation	Verfügbarkeit Sparpreise	Betreiber
Nürnberg – München	niedrig	DB BAHN Regio Bayern
München - Salzburg	hoch	Meridian Wir sind transdev

Ein Blick ins Grundgesetz erspart viel…

Art 87e

(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(4) Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(5) Gesetze auf Grund der Absätze 1 bis 4 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Der Zustimmung des Bundesrates bedürfen ferner Gesetze, die die Auflösung, die Verschmelzung und die Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen des Bundes, die Übertragung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes an Dritte sowie die Stillegung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes regeln oder Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben.

Deutschland-Takt im Koalitionsvertrag

- Folgende Punkte:
  - Aus- und Neubaumaßnahmen realisieren
  - vertakteter Fernverkehr in mehr Städten und Regionen
  - optimierter Zielfahrplan durch Politik bestimmt

- Fahrplan 2030+ durch Gutachter vorgestellt
- AG 1 des „Zukunftsbündnis Schiene“

Rechtliche Herausforderungen (I): Sicherung Takttrassen

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/545 DER KOMMISSION

vom 7. April 2016

über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität

- Rahmenverträge nach §49 ERegG (ehem. §13 EIBV):
  - idR auf 5 Jahre
  - länger möglich, wenn zur Sicherung von Investitionen notwendig
  - dann Genehmigungsvorbehalt der Bundesnetzagentur
- Aber: Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 zur Richtlinie 2012/34/EU („Recast“)
  - komplizierte Abwägungsgründe für den BdS
  - Folge: die meisten RV laufen 2021 aus!
  - „Fahrplankonzeptwoche“ als Alternative reicht absehbar nicht aus

→ Gefahr: Takttrassen geraten durch grenzüberschreitende Verbindungen oder aus anderen Gründen in Gefahr

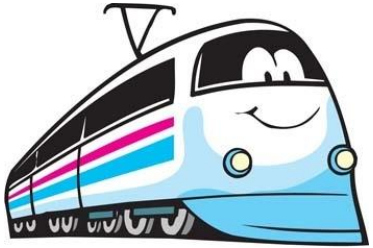
Rechtliche Herausforderungen (II): Künftiges Marktdesign

Open Access	Ausschreibungs-/ Konzessionierungsmodell

• wie bisher (=„Wettbewerb im Markt“)
• hohe Flexibilität
• hohe Markteintrittsschranken
• unklar,
  • wie Systemtrassen zugeteilt werden
  • was mit weiteren Trassen geschieht
	• analog SPNV („Wettbewerb um den Markt“)
	• Bund als AT (vgl. Initiative des Bundesrates!)
	• während Vertragslaufzeiten geringere Flexibilität
	• Poollösung für Fahrzeuge?

Kombination möglich?

Fazit



☹ Bisher verhindern hohe Markteintrittshürden und unklare Rahmenbedingungen mehr Wettbewerb im SPFV

→ Wir brauchen:

- ☺ mehr Trassenkapazitäten (durch Beton *und* Digitalisierung)
- ☺ Grenzkosten bei Trassengebühren für mehr Fairness zur Straße, wettbewerbsfreundlichere Marktsegmentierung
- ☺ mehr Fahrzeuge (Gebrauchtmarkt und/oder Poollösung)
- ☺ Abfederung der Investitionsrisiken (Nachfolge Rahmenverträge)
- ☺ zügige Weiterentwicklung des Marktdesigns, reiner Open Access ist gescheitert
- ☺ unternehmensübergreifende Regelungen zu Vertrieb und Tarif
- ☺ klares Bekenntnis des Bundes zur seiner Verantwortung (SPFV-G)

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Vielen Dank!

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
matthias.stoffregen@mofair.de