



# 1 Das Wichtigste in Kürze

## Stand des Wettbewerbs

Seit der Herausgabe des letzten Wettbewerber-Reports Eisenbahn 2013/2014 hat sich der Wettbewerb auf der Schiene weiter positiv entwickelt: Die Anzahl der Wettbewerber der Deutschen Bahn AG hat weiter zugenommen, das Angebot ist vielfältiger geworden und die Qualität der Leistungen hat sich verbessert, auch wenn das Staatsunternehmen weiterhin häufig als Quasi-Monopolist die Szene beherrscht. Wenn mehr Wettbewerb und Anbietervielfalt auf dem deutschen Schienennetz politisch gewünscht werden, so sind seitens der europäischen und nationalen Politik weitere und zum Teil noch größere Anstrengungen erforderlich.

### ▪ Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Marktvolumen der Betriebsleistung 2015 ist auf ein Allzeithoch von rund 672 Mio. Zugkilometern (Zkm) gestiegen. Dies entspricht einem Wachstum von 5% binnen vier Jahren. Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen wuchs 2015 von 27,1% im Vorjahr auf 29,3%. Der Marktöffnungsgrad stieg von 51,8% (2014) auf 60,2%. Bezieht man alle vergebenen, aber noch nicht in Betrieb genommenen Leistungen mit ein, rangiert er sogar bei rund 73%.

Trotz der Erfolge der Wettbewerbsbahnen sind die Chancen noch nicht gleich: Im lukrativsten Teilssegment des SPNV - den S-Bahn-Verkehren – dominiert nach wie vor die DB AG. Gerade in den Ballungsräumen, wo die DB AG quasi der einzige Anbieter ist, werden Fahrgastzuwächse erwartet. Im Gegensatz dazu muss in einigen ländlichen Räumen, in denen viele Wettbewerber aktiv sind, längerfristig mit Fahrgastrückgängen gerechnet werden – und das trotz eines verbesserten Angebotes.

#### ▪ **Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**

Keine Fortschritte konnten bisher bei den Schienenpersonenfernverkehren, die eigenwirtschaftlich erbracht werden müssen, erzielt werden. Unverändert verfügt die DB Fernverkehr AG über einen Marktanteil von mehr als 99%. Insgesamt hat es seit 2000 zehn Markteinstiegsversuche gegeben; aktuell sind davon mit Berlin Night Express, Harz-Berlin-Express und Hamburg-Köln-Express nur noch drei operativ tätig. Eingestellt wurde der InterConnex (Leipzig – Berlin – Warnemünde). Der Vogtland-Express hat sein Angebot im Oktober 2014 auf Busse umgestellt.

Starken Zuwachs sowohl an Wettbewerbern als auch an Fahrgästen gab es zuletzt im öffentlichen Fernverkehr nur im Fernbusmarkt. Bereits im ersten Jahr der Liberalisierung (2013) nutzten 6,7 Mio. Fahrgäste nationale Fernbuslinien, von denen viele vorher mit der Bahn gefahren sein dürften. Nach einem Zuwachs 2014 auf 16,7 Mio. Fahrgäste rechnet der Bundesverband der Deutschen Omnibusunternehmer (BDO) bis 2020 mit einem Anstieg auf jährlich 30 Mio. Fahrgäste.

#### ▪ **Schienengüterverkehr (SGV)**

Der Wettbewerb auf der Schiene ist beim Güterverkehr auf einem guten Weg. Während die in Deutschland erbrachte Transportleistung der DB 2014 nicht einmal mehr das Niveau von 2002 erreicht, konnten die Wettbewerbsbahnen ihre Transportleistung im selben Zeitraum von 3 Mrd. tkm auf 37,8 Mrd. tkm mehr als verzehnfachen. Inzwischen wird jeder dritte Güterzug auf dem deutschen Netz von einem Wettbewerber der DB Schenker Rail gefahren. Beachtlich ist, dass den Wettbewerbsbahnen innerhalb eines Jahres ein Sprung um gut 4,5 Prozentpunkte auf einen Marktanteil von 33,6% gelungen ist.

Diese Entwicklung ist jedoch kein Selbstläufer. Auch die NE-Bahnen haben sehr im intermodalen Wettbewerb zu kämpfen. Seit einiger Zeit öffnet sich die Kostenschere gegenüber dem Straßengüterverkehr: Niedrige Dieselpreise im Zusammenspiel mit sinkenden Lkw-Mautsätzen und einseitig im Schienenverkehr erhobenen Abgaben etwa zur Finanzierung der Energiewende in der Stromerzeugung sind Handicaps, wenn das politische Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene erreicht werden soll. Die leicht sinkenden Marktanteile des Schienengüterverkehrs sind ein ernstes Warnsignal.

## **EU-Politik: Stärkung integrierter Eisenbahnunternehmen statt mehr fairem Wettbewerb**

Auch das Vierte Eisenbahnpaket der EU stellt die Existenz integrierter Staatsbahnunternehmen nicht in Frage. Die Erfolge der als marktförderndes Korrektiv installierten Regulierung stehen und fallen damit, die konzerninternen Abhängigkeiten und Zahlungsströme vollumfänglich zu erfassen und regulieren zu können. Das Eisenbahnregulierungsgesetz muss in den Beratungen im Bundestag und Bundesrat mit Blick auf das Ziel eines fairen Wettbewerbs noch deutliche Verbesserungen erfahren.

## **Infrastruktur: Richtige Prioritäten und stabile Mittelausstattung**

Zu begrüßen ist, dass mit der LuFV II ein Grundpfeiler der Infrastrukturfinanzierung konzeptionell weiterentwickelt und finanziell um 8 Mrd. € auf 28 Mrd. € für 2015-2019 aufgestockt wurde. Eine 100-prozentige Finanzierungssicherheit besteht gleichwohl nicht, weil in der Gesamtsumme auch Gewinne der DB in einem hohen Umfang enthalten sind, deren Realisierung unsicher ist. Sie können vor allem nur bei einem weiteren deutlichen und für die Attraktivität des Schienenverkehrs kontraproduktiven Anstieg der Trassenpreise erreicht werden.

Der Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur soll sich laut dem in der Ausarbeitung befindlichen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 richtigerweise an bestehenden Engpässen orientieren. Leider gibt es zu wenige Projekte des vordringlichen Bedarfs, von denen Schienenpersonen- und -güterverkehr gemeinsam profitieren könnten und deren termingerechte Realisierung in Aussicht steht. Hiervon betroffen ist auch die Infrastruktur Dritter einschließlich der Anschlüsse von Verladern und des Kombinierten Verkehrs, die noch keine ausreichende Förderung erfahren.

Das absehbar steigende Bauvolumen beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität, ist aber trotzdem alternativlos. Daher müssen die Bahnunternehmen durch bessere Planungscoordination und –kommunikation sowie geringere Gebührenbelastung seitens des Netzbetreibers davor geschützt werden, Verkehre zu verlieren.

## **Das Trassenpreissystem muss ein Hebel für mehr Verkehr auf der Schiene werden**

Der Entwurf des neuen Trassenpreissystems (TPS 2017) basiert prinzipiell auf den Vollkosten des Schienennetzes. Letztlich sollen die zu zahlenden Preise zum Start 2017 im Schnitt auf dem heutigen Niveau der Trassenpreise zzgl. einer jährlichen Steigerungsrate von etwa 2,5% liegen. Die weitere Entwicklung der Trassenpreise im SPNV soll nach dem Willen der Bundesregierung künftig an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel (vgl. 1,8% Steigerung p.a.) gekoppelt werden. Dadurch könnten die Trassenpreise für den SPNV und im Güterverkehr überproportional ansteigen, um das wirtschaftliche Ergebnis von DB Netz nicht zu gefährden.

Aus ökonomischer Sicht ist zu kritisieren, dass die Trassenpreise einen Vollkostenansatz verfolgen und nicht - wie im Recast möglich wurde - auf Grenzkosten basieren. Niedrigere Trassenpreise würden die Schiene im intermodalen Wettbewerb stärken.

### **Ja zum verbesserten Lärmschutz – Die Wettbewerbsbahnen leisten ihren Beitrag**

Die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 ist ein wichtiges Ziel für den Lärmschutz und zur Verbesserung der Akzeptanz des Schienenverkehrs. Die Wettbewerbsbahnen rüsten ihren Wagenpark mit „Flüsterbremsen“ aus und werden dies sukzessive weiterführen. Wichtig ist, dass der Bund auch seinen Teil zum Lärmschutz beiträgt und infrastruktureitig an den Bestandsstrecken mit einer hohen Verlärmung für Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sorgt. Ungeeignet sind Maßnahmen wie Fahrverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, wenn die Wagen nicht rechtzeitig umgerüstet sind, da sie den Schienengüterverkehr insgesamt schwächen und von Geschwindigkeitsreduktionen auch EVUs betroffen sind, welche die Vorgaben einhalten.

### **Bahnstrom: Noch kein diskriminierungsfreier Zugang**

Erneut aufgetretene Verzögerungen bei der Gewährleistung des diskriminierungsfreien und effizienten Zugangs zu anderen Stromversorgern sind zu beklagen. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben den erst 2014 zur Öffnung seines Stromnetzes gezwungenen Ex-Monopolisten DB Energie GmbH deswegen erneut vor die Bundesnetzagentur zitieren müssen.

### **Revision der Regionalisierungsmittel: Glas halbvoll oder halbleer**

Am 15./16.10.2015 haben Bundestag und Bundesrat das Dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit wurde der erste Teil der langen Hängepartie für Aufgabenträger, Eisenbahnunternehmen und Kunden überwunden. Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden von 7,4 Mrd. € 2014 auf 8,0 Mrd. € 2016 angehoben und ab 2017 mit einer moderaten Steigerungsrate von 1,8% p.a. ab 2017 fortgeschrieben. Beide Werte liegen unter dem von den Ländern und dem Gutachter des Bundes errechneten Bedarf. Eine gewisse Ausweitung des Angebots im SPNV als Alternative zur Straße ist damit zumindest in wenigen westdeutschen Ländern vorstellbar, vor allem in den ostdeutschen Ländern wird hingegen sogar um das Bestandsangebot gerungen werden müssen.

Ungelöst bleibt einstweilen der horizontale Verteilungskampf der Länder um die Mittel, der im so genannten Kieler Schlüssel geregelt werden sollte und nun über eine Rechtsverordnung erfolgen muss, die der Zustimmung des Bundesrats bedarf. Streitpunkt ist der Verstoß gegen die Vereinbarung einer Sperrklinke (jährlicher Mindestanstieg pro Land um 1,25%), die im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 01./02.10.2014 an eine Mittelausstattung von 8,5 Mrd. € und eine Dynamisierungsrate von 2,8% geknüpft worden war. Es bleibt zu hoffen, dass die alten Bundesländer einlenken, da sie bei Einhaltung der Sperrklinke 12,7 Mrd. € ohnehin - und auch im Grundsatz berechtigt - deutlich hinzugewinnen, ohne dass die neuen Bundesländer einen Kahlschlag erleiden und die EVU auf ostdeutschen Netzen in Nöte stürzen.

Inwieweit der bundesweite Mittelaufwuchs ein nachhaltiger Erfolg bleibt, hängt davon ab, ob und wie das Wachstum der Infrastrukturentgelte wirksam gebremst wird. Die bisherigen Absichtserklärungen reichen hierzu in keiner Weise aus.



## **Der verpflichtende Personalübergang - Schutzzone für die DB AG unter sozialpolitischem Deckmantel**

In jüngerer Zeit versucht die DB AG im Zusammenspiel mit der Gewerkschaft EVG, Druck auf die Aufgabenträger und die Politik auszuüben, die Übernahme ihres Personals bei einem Betreiberwechsel verbindlich anzuordnen. Als Begründung wird angeführt, dass DB Regio einen mehr als 10-prozentigen Nachteil bei den Personalkosten in Relation zu den Konkurrenten erleide.

Die Ergebnisse vieler Vergaben belegen, dass der behauptete Personalkostennachteil nicht zutrifft. Er wäre mit Blick auf die umfangreichen Absicherungen im Branchentarifvertrag und den Haustarifverträgen auch nicht plausibel. Tatsächlich liegen die Kostenprobleme des Marktführers woanders, z.B. im Overhead.

Letztlich ist der Aussage des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) zuzustimmen, dass die Forderung von DB Regio nach einem angeordneten Betriebsübergang darauf abziele, „*unter dem Deckmantel der sozialen Verantwortung ihre Personalkosten zu Lasten der im Wettbewerb obsiegenden EVU zu entlasten und den fairen Wettbewerb zu verhindern*“ oder – wie es ein Wettbewerber sinngemäß ausdrückt - sich auf diese Weise gesundzuschrumpfen. Untereinander stehen die Wettbewerbsbahnen Personalübergängen aufgeschlossen gegenüber, da die Personalkosten vergleichbar sind.

## **Der heilsame Druck des Fernbusses zwingt den SPFV, stärker auf Wettbewerb zu setzen**

2014 hat der Fernbus einen Marktanteil am nationalen Linienfernverkehr von rund 10% erobert. Was der intramodale Wettbewerb in 20 Jahren nicht vermochte, hat der Fernbus binnen zwei Jahren nach der Marktöffnung geschafft: Die Fernverkehrssparte der DB AG ist unter Druck geraten und muss ihr Preis-Leistungspaket grundlegend überarbeiten.

Die DB AG hat verkündet, auf diese Herausforderung mit „der größten Kundenoffensive in der Unternehmensgeschichte“ antworten zu wollen. Ihr Konzept sieht vor, den ICE-Verkehr zwischen den Ballungsräumen zum Halbstundentakt zu verdichten und einen wesentlichen Teil der „Fläche“ (gemeint sind kleinere Oberzentren und attraktive Mittelstädte) wieder besser anzubinden. Die bisher erkennbaren Konzeptansätze lassen allerdings viele Fragen u.a. bzgl. der zeitlichen Perspektive offen, da die Realisierung erst bis 2032 erreicht werden soll. Jedes Bemühen wäre vergeblich, wenn Renditeziele von 14% Kapitalverzinsung weiterhin vorgegeben würden.

Skeptisch stimmt der Eindruck, dass der Masterplan des Vorstandes darin liegen könnte, die Kosten des renditeschwachen Teils des Fernverkehrs sozialisieren zu wollen. Solche Subventionierungsmodelle werden bereits praktiziert (Bremen – Norddeich; Rostock – Stralsund) oder sind beschlossen (Stuttgart – Zürich; Erfurt – Gera). Nicht zu kritisieren wäre, die Grenze zwischen Nah- und Fernverkehr neu zu ziehen bzw. sie aufzuheben und ggf. den gemeinwirtschaftlichen Anteil auszuweiten, wenn die Mittel angepasst würden. Inakzeptabel ist vielmehr der Versuch der DB AG, die Subventionierung der bis dato als eigenwirtschaftlich geltenden Bestandsangebote im SPFV unter Ausschluss des Wettbewerbs einführen zu wollen.